



СТРАТЕГИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА ГРАДА БЕОГРАДА

2017



2020

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	1
РЕЧ ГРАДОНАЧЕЛНИКА.....	3
1. ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	5
2. ТРОШКОВИ ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	15
3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА.....	16
4. ОСНОВА – ОКВИР ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	17
5. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА	21
6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА.....	29
7. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ И ОДГОВОРНОСТИ	34
8. СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА ДЕЦЕ У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ.....	40
8.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА.....	42
8.2. АНАЛИЗА ЗНАЊА/СТАВОВА/ПОНАШАЊА.....	49
8.3. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА НА ОСНОВУ ИНДИКАТОРА.....	51
8.4. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА НА ОСНОВУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА.....	53
8.5. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ	55
8.6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ.....	56
9. СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА МОТОЦИКЛИСТА У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ	61
9.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА.....	63
9.2. АНАЛИЗА ЗНАЊА, СТАВОВА И ПОНАШАЊА	68
9.3. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА	70
9.4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ	74
9.5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА	75
9.6. КОНКРЕТНЕ МЕРЕ, АКТИВНОСТИ и субјекти ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ МОТОЦИКЛИСТА.....	79
9.7. ПРИЛОГ 1. - ПРЕДНОСТИ И МАНЕ ВИДА ПРЕВОЗА	81
9.8. ПРИЛОГ 2. - ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА У ВЕЗИ САОБРАЋАЈА МОПЕДА, МОТОЦИКАЛА, ТРИЦИКАЛА И ЧЕТВОРОЦИКАЛА У СРБИЈИ	82



ПРЕДГОВОР

Страдање у саобраћају је, данас, прихваћено као **глобални проблем** и предузимају се активности да се успешне праксе из најразвијенијих земаља прилагоде и пренесу у неразвијене и земље у развоју (тзв. Глобално управљање безбедношћу саобраћаја). Наиме, искуства из најразвијенијих земаља су доказала да су страдања у саобраћају предвидива и да се могу спречити. Дакле, упркос сталном порасту броја возила на путевима и све већем броју учесника у саобраћају, најразвијеније земље су развиле одговарајуће „лекове“ којима се успешно смањује угроженост у саобраћају. Најважнији заједнички именилац за све успешне праксе у безбедности саобраћаја је **стратешко управљање безбедношћу саобраћаја** које се темељи на науци, а има јасну, искрену и јавно исказану политичку подршку. Припрема и доношење стратешких докумената – политике развоја система безбедности саобраћаја и стратегије је одличан начин да се демонстрира управљање стањем безбедности саобраћаја. Наиме, у припреми предлога стратешких докумената доминантно учествује наука, али их усвајају и дају им политички печат, званичне и демократски изабране институције – скупштина, влада, председник, премијер, градоначелник, тела локалних самоуправа и сл.

Стручна радна група је припремила предлог (на науци заснован!), а Влада Републике Србије је усвојила **"Стратегију безбедности саобраћаја на путевима 2015-2020"** (као званичан и обавезујући документ!). Тако је отворен пут за стратешко, координирано управљање безбедношћу саобраћаја у Републици Србији.

С обзиром на претходно, као и Законом предвиђене обавезе у погледу доношења стратегије, Град Београд је препознао значај и могућности стратешког управљања безбедношћу саобраћаја и наручио израду студије чији је циљ припрема предлога Стратегије безбедности саобраћаја на путевима и улицама града Београда, у периоду 2017-2020. Овај предлог је усклађен са свим значајнијим међународним документима, најбољом праксом, прописима Републике Србије и града Београда, државним стратешким и планским документима. С обзиром на значај овог документа, велика очекивања стручне и најшире јавности, сложеност координираног спровођења мера и активности из ове стратегије, предвиђено је да се предлог Стратегије базира на подацима, односно врло обимним истраживањима, а резултати истраживања и елементи Стратегије, су периодично, представљани представницима Управе града, Градских општина и најважнијих институција у Граду. У оквиру припреме предлога Стратегије, реализована су свеобухватна истраживања безбедности саобраћаја у свету, у Србији и у Београду. Урађена је детаљна анализа правног оквира, анализа стратешких докумената (глобалних, европских, српских и београдских), анализа институционалних капацитета, истраживање и анализа ставова и понашања значајних за безбедност саобраћаја, истраживање и анализа индикатора безбедности саобраћаја и анализа саобраћајних незгода и њихових последица.



РЕЧ ГРАДОНАЧЕЛНИКА

Поштовани грађани Београда,

У периоду од свега пет година (2011-2015.) на путевима и улицама Београда евидентирано је око 84 хиљаде саобраћајних незгода, од чега скоро 18 хиљада саобраћајних незгода у којима је дошло до смртог страдања, односно повређивања људи у саобраћају. Практично, сваког дана се у Београду догоди десет саобраћајних незгода са настрадалим које, поред нехуманих друштвених последица, изазивају и негативне економске, здравствене, привредне и друге последице. Породице остају без храниоца, родитеља, деце, а лечење тешко повређених у саобраћају представља дуготрајан процес у коме трпе, како чланови породица, тако и друштво у целини. Саобраћајне незгоде се догађају свима нама, а не неком другом. У Београду је, у последњих пет година, погинуло 584, тешко повређено 3.649, а лакше повређено 22.381 наших рођака, пријатеља, комшија - наших суграђана. Саобраћај, као легална делатност, односи више живота него све илегалне (криминалне) делатности заједно.

Постоји простор за унапређење капацитета и бољу међусобну координацију. Желимо да, у наредном периоду, унапређујемо капацитет и интегритет свих институција, да унапређујемо знања, ставове и свест о значају проблема безбедности саобраћаја, да више радимо на смањивању ризика у саобраћају. Наше активности ће бити усмерене на пет најважнијих стубова безбедности саобраћаја: организацију и управљање безбедношћу саобраћаја, безбедније путеве, безбеднија возила, безбедније учеснике у саобраћају и унапређење активности после незгоде. У циљу одрживости ове стратегије, у наредном периоду ћемо посебно радити на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања, јер деца коју данас научимо савременим принципима безбедности саобраћаја ће сутра бити они који ће управљати и унапређивати безбедност саобраћаја у нашем граду.

Узимајући претходно у обзир, чланови Градског већа и чланови Скупштине града су препознали велики потенцијал у стратешком управљању безбедношћу саобраћаја и предложили усвајање Стратегије безбедности саобраћаја града Београда за период 2017-2020. Свесни значаја јавног сектора, они су спремни да подрже реализацију свих мера унапређења безбедности саобраћаја у нашем граду, а посебно су спремни да се посвете смањивању страдања у саобраћају. Лично ћу се максимално посветити спровођењу ове стратегије, пратићу реализацију свих мера и бити спреман да одговарам за постигнуте резултате. Увек ћу бити добар пример за све грађане, а посебно ћу поштовати све прописе о безбедности саобраћаја. Захтеваћу од свих носиоца јавних функција, од свих институција, да се посвете доследном спровођењу мера и активности које су предвиђене у овој стратегији, а посебно да буду добар пример свим учесницима у саобраћају и свим грађанима.

Градоначелник Београда, др Сениша Мали



1. ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Саобраћајне незгоде и страдање људи у саобраћају представљају проблем са којим се суочавају савремена друштва, како у најразвијенијим земљама, земљама у развоју, тако и оним најсиромашнијим. Најразвијеније земље, непрекидно, у дужем периоду, усвајају стратегије и програме безбедности саобраћаја и предузимају разноврсне мере у циљу смањивања страдања у саобраћају. Ефекти ових мера се мере и истражују, тако да се, данас могу идентификовати најбоље праксе у безбедности саобраћаја. Тако су најразвијеније државе успеле да, у дужем периоду, смањују број настрадалих у саобраћају, уз неометан развој саобраћаја и друштва у целини. Ако Србија одлучно не предузме успешне контрамере, сваки 140-ти грађанин Србије ће погинути у саобраћају, сваки 30-ти ће бити тешко повређен, а сваки седми ће бити лакше повређен у саобраћајним незгодама.

У Београду се догађа око 35% свих незгода у Србији, око 18,2% свих погинулих (584 погинула у Београду, у односу на 3.204 погинулих у Србији, у периоду од 2011. до 2015. године), 21% тешко повређених и око 30% лакше повређених у Србији.

Проблем угрожености у саобраћају је веома сложен и у његовом решавању морају координирано да учествују бројни субјекти. Страдање у саобраћају је најпре **јавни здравствени проблем**, а затим друштвени, етички, хумани и **економски проблем заједнице**, јер у саобраћају велики број људи гине и бива повређен, а неки од њих остају трајни инвалиди. Такве последице значајно нарушавају здравље људи, разарају породице, стварају социјалне и хумане проблеме и, коначно, производе огромне друштвено-економске трошкове које плаћа привреда и друштво у целини. Зато је неопходно стратешки управљати безбедношћу саобраћаја и остварити трајно и одрживо смањивање страдања у саобраћају. Предуслов за то је:

- **Јачање заштитног система** (Унапређење капацитета и интегритета институција и појединаца, унапређење вертикалне и хоризонталне координације);
- **Унапређивање знања, ставова и свести о безбедности саобраћаја;**
- **Унапређивање индикатора безбедности саобраћаја, који се односе на понашање у саобраћају;**
- **Анализа и праћење трендова у смањењу броја незгода, погинулих и повређених лица.**

ЈАЧАЊЕ ЗАШТИТНОГ СИСТЕМА

Постојање одговарајућих институција које имају капацитет и интегритет да планирају и спроводе важне мере безбедности саобраћаја је основа управљања безбедношћу саобраћаја. Снажне институције у којима раде професионалци, посвећени безбедности саобраћаја је најважнији предуслов за усвајање квалитетне стратегије и за њено успешно спровођење.

Најзначајније институције у Београду које у својој надлежности имају и послове од значаја за унапређење безбедности саобраћаја су:

- Скупштина града Београда;
- Градоначелник града Београда;
- Градско веће града Београда;
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда
- Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама, од којих су најзначајније:
 - ❖ Секретаријат за саобраћај
 - ❖ Секретаријат за инспекцијске послове;
 - ❖ Секретаријат за образовање и дечју заштиту;
 - ❖ Секретаријат за здравство;
- Градске општине;
- МУП - Полицијска управа за град Београд - Управа саобраћајне полиције;
- Тело за координацију послова безбедности саобраћаја;
- Комунална полиција;
- Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима;
- Јавна комунална предузећа: ЈКП „Београд пут“; ЈКП „Паркинг сервис“ и ЈКП „Јавно осветљење“, ГСП и др;
- Привредна комора Београда;
- Предшколске установе, основне и средње школе,
- Универзитет и друге високошколске установе;
- Транспортне компаније;
- Превозници у систему јавног градског превоза путника;
- Невладине организације;
- Осигуравајуће компаније;
- Средства јавног информисања;
- Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда;
- Остале институције

У оквиру Секретаријата за саобраћај у погледу реализације послова безбедности саобраћаја посебно се издваја Сектор за безбедност саобраћаја и информисање, у коме се налази Одељење за безбедност саобраћаја. Поред тога, за одржив и безбедан саобраћај од суштинског значаја су Дирекција за јавни превоз и Дирекција за путеве.

Све набројане институције имају одговарајуће капацитете, у складу са могућностима Града. Међутим, у овим институцијама безбедност саобраћаја није истакнута као приоритет и често институције нису посвећене решавању проблема безбедности саобраћаја. Хоризонтална координација је успешнија код реализације мера и активности које су предвиђене годишњим програмима рада Савета за безбедност саобраћаја. Међутим, код реализације осталих активности, координација је недовољна.

Приликом планирања мера безбедности саобраћаја, је потребно у већој мери користити податке и резултате научних истраживања, као и добре препоруке научних институција приликом планирања програма рада.





Невладине организације – удружења грађана представљају субјекте који представљају значајан потенцијал за спровођење мањих пројеката на нивоу града и на нивоу градских општина.

СТАВОВИ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ

Анкетом по признатом моделу SARTRE 4, испитивани су ставови учесника у саобраћају према ризицима у саобраћају. Анкетирани су возачи путничких аутомобила, возачи двоточкаша са мотором (мотоциклисти и мопедисти) и немоторизовани учесници у саобраћају (пешаци и бициклисти).

Око 55% возача путничких аутомобила, 45% немоторизованих учесника у саобраћају и 39% мотоциклиста сматрају да путеви/улице у Београду нису безбедни. **Возачи путничких аутомобила сматрају да су фактори који највише утичу на настанак саобраћајних незгода, редом: умор, вожња под утицајем алкохола, кратко одстојање слеђења, прекорачење брзине и вожња под утицајем лекова за смирење.**

Око 86% возача путничких аутомобила сматра да треба поштрити казне за вожњу под утицајем алкохола, а преко 80% испитаника сматра да треба повећати казне за пребрзу вожњу. Око 81% мотоциклиста подржавају поштравање казни за некоришћење заштитне кациге.

Око 80% возача, у протекле три године, нису заустављени због прекорачења брзине.

Већина возача путничких аутомобила су изјавили да током просечне вожње у насељу (65%) увек користе сигурносни појас, а њих 36% је изјавило да користе дечија седишта, када превозе децу.

Један од седам возача путничких аутомобила и мотоцикла (15%) сматра да сме да конзумира алкохол, ако возе пажљиво.

Трећина испитаних возача путничких аутомобила и око 4% мотоциклиста су, у протеклих годину дана, осетили да су сувише уморни да наставе вожњу.

Око 60% немоторизованих учесника у саобраћају су веома забринути за незапосленост, а око 41% за саобраћајне незгоде. Преко 60% анкетираних сматра да надлежне институције нису довољно посвећене безбедности саобраћаја.

Већина анкетираних сматрају да би уградња „алко-блокада“ битно смањила вожњу под утицајем алкохола.

Велика већина сматра да би камере за снимање прекорачења брзине (преко 85%) и пролазака на црвено светло (преко 85%), као и изградња више тротоара (око 83%) значајно допринели унапређењу безбедности саобраћаја у Граду.

Мотоциклисти и немоторизовани учесници у саобраћају сматрају да је најмање безбедан вид превоза вожња мотоцикла, док је најбезбеднији јавни превоз.

ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Велика већина корисника јавног превоза су исказали да су у највећој мери задовољни фреквенцијом јавног превоза (76%), 59% сматра да је капиларност мреже јавног превоза задовољавајућа, 56% сматра да је безбедност јавног превоза задовољавајућа, а у најмањој мери су задовољни односом трошкова цена/услуга (32%).

Око две трећине мотоциклиста сматра да други мотоциклисти прекорачују брзину. Мотоциклисти су показали позитивне ставове по питању употребе заштитне кациге. Они су пријавили да користе заштитне кациге, и то: на аутопуту преко 95%, на путевима ван насеља 94% и на улицама у насељу 87%.

Када се говори о употреби заштитних кацига и заштитне опреме, 78% анкетираних возача мотоцикла је изјавило да носи кацигу за цело лице (full face), 49% да носи јакну намењену мотоциклистима, 37% носи опрему за заштиту леђа. Око 32% мотоциклиста превозе путника, али само 77% путника носе заштитну кацигу. Међутим, око половине испитаника би волело да ужива у вожњи мотоцикла без заштитне кациге, а 43% носи кацигу само зато што закон то прописује.

Према ставовима возача мотоцикла, који су обухваћени овим истраживањем, фактори који највише утичу на настанак саобраћајних незгода са учешћем мотоциклиста су: прекорачење брзине, вожња под утицајем алкохола, кратко одстојање слеђења, лоше одржавани путеви и лоши временски услови.

Може се закључити да су грађани Београда забринуте за стање безбедности саобраћаја, као и да подржавају оштрију контролу учесника у саобраћају по питању кључних утицајних фактора безбедности саобраћаја (алкохол, брзина, сигурносни појас, кацига). Ипак, позитивне ставове је потребно даље унапређивати и учвршћивати, уз елиминисање негативних ставова.

ИНДИКАТОРИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Индикатори безбедности саобраћаја на квалитетан начин описују стање безбедности саобраћаја и без података о саобраћајним незгодама и насталим последицама. Уколико се добро одаберу и редовно прате, индикатори безбедности саобраћаја могу одлично да опишу стање и проблеме безбедности саобраћаја, односно да укажу на неопходне правце деловања.

У табели 1.1 су приказани резултати истраживања најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја у Београду.





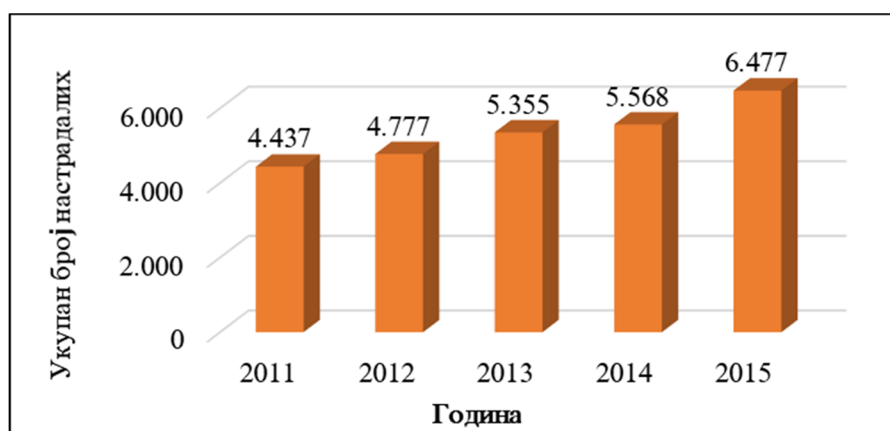
Табела 1.1. – Стање индикатора за град Београд и циљеви Националне стратегије

р/б	Назив индикатора БС	Вредност за град Београд 2016. година	Национални циљ, Србија 2020. године
1	% употребе кацига	93,2	99
2	% употребе ц/п од стране возача	75,4	95
3	% употребе с/п на предњим седиштима	73,8	95
4	% употребе с/п на задњим седиштима	7,3	85
5	% употребе заштитних система за децу	38,1	96
6	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h у насељу	28,6	4,9
7	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h ван насеља	27,3	4,9
8	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h аутопут	12	4,9
9	% возача под утицајем алкохола, у насељу	1,03*	0,1
10	% возача под утицајем алкохола, ван насеља	1,02*	0,1

Поређење циљева из националне стратегије безбедности саобраћаја и постојећег стања у Београду, указује да је неопходно значајно променити понашање људи у саобраћају у Београду. На пример, у Београду око 28% возача прекорачује брзину за више од 10 km/h, а национални циљ је да се ово смањи на испод 5%. Проценат војње под утицајем алкохола је десет пута већи од националног циља итд.

САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ И НАСТРАДАЛИ

На територији града Београда, у периоду од 2011. до 2015. године догодило се скоро 84 хиљаде саобраћајних незгода, од чега око 18 хиљада (21%) су биле незгоде са повређеним лицима, 526 (0,6%) незгоде са погинулим лицима. Највећи број саобраћајних незгода забележен је у општини Нови Београд (16,2%), затим у општини Савски Венац (11,8%) и општини Палилула (10,6). Најмањи број саобраћајних незгода у посматраном периоду догодио се у општини Сопот (0,4%). У градској општини Врачар догодио се најмањи број саобраћајних незгода са погинулим лицима (1%), док се у Чукарици догодио највећи број незгода са погинулим (10,3%).



Дијаграм 1.1. - Број настрадалих у саобраћајним незгодама на територији града Београда (2011-2015)

ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Табела 1.2. - Број настрадалих у саобраћајним незгодама на територији града Београда у периоду од 2011. до 2015. године

	2011	2012	2013	2014	2015	Укупно	%
Погинули	136	127	116	104	101	584	2,2
ТТП	711	777	662	712	787	3.649	13,7
ЛТП	3.590	3.873	4.577	4.752	5.589	22.381	84,1
Укупно	4.437	4.777	5.355	5.568	6.477	26.614	100

Број погинулих у посматраном периоду бележи тренд благог опадања, тренд тешко повређених у саобраћају варира од године до године, док се број лако повређених значајно увећава (Табела 1.2).

Најчешћи видови незгода (Табела 1.3) били су: „судар возила при вожњи у истом смеру“, (30,3%), „бочни судар“ (20,7%) и „удар возила у друго заустављено или паркирано возило“ (16,7%).

Табела 1.3. – Најчешћи видови саобраћајних незгода, Београд, 2011. - 2015. године

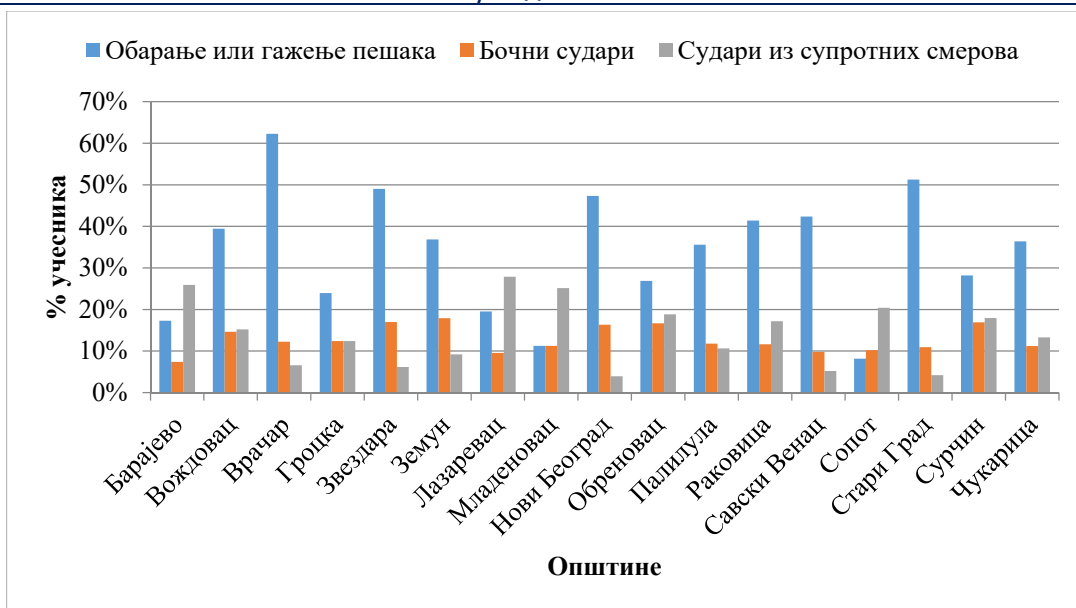
Врста незгоде	Година					Укупно	
	2011	2012	2013	2014	2015	број	%
Судари при вожњи у истом смеру	5.918	5.171	5326	4.638	4.377	25.430	30,3%
Бочни судари	4.039	3.385	3.426	3263	3.274	17.387	20,7%
Удар возила у друго заустављено или паркирано возило	3.094	2.989	2.765	2.588	2.561	13.997	16,7%
Судари из супротних смерова	1.352	1.313	1.298	1.163	1.190	6.316	7,5%
Обарање или гажење пешака	996	981	956	933	899	4.765	5,7%
Судари при упоредној вожњи	838	685	684	979	962	4.148	4,9%
Остале врсте незгода	1.047	1.106	1.068	1.354	1.381	5.956	7,1%
Слетање возила са пута и удар у објект поред пута	547	476	462	529	527	2.541	3,0%
Удар возила у неки објект на путу	225	231	236	258	304	1.254	1,5%
Слетање возила са пута	246	247	245	201	204	1.143	1,4%
Испадање - падање лица из возила у покрету	59	45	45	53	55	257	0,3%
Превртање возила на путу	74	74	94	57	61	360	0,4%
Међусобни судар друмског и железничког возила	15	20	19	15	6	75	0,1%
Обарање или гажење стоке или других животиња	54	52	54	68	98	326	0,4%
Укупно	18.504	16.775	16.678	16.099	15.899	83.955	100,0 %

Највише лица је погинуло у незгодама типа „обарање или гажење пешака“ (36,3% свих погинулих), „бочни судари“ (13,2% погинулих) и „судар из супротних смерова“ (12,5%).



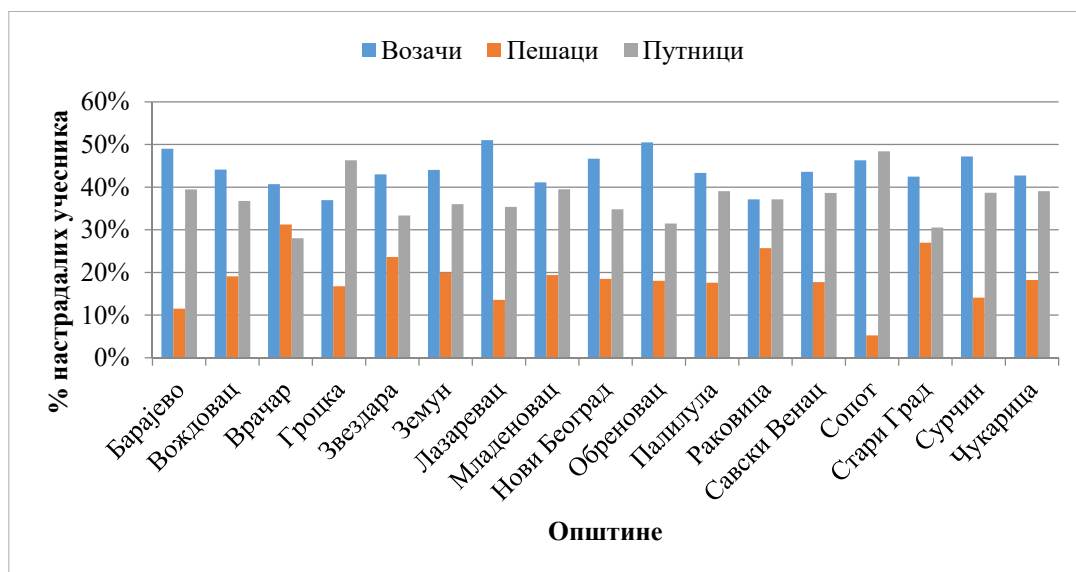


Стратегија безбедности саобраћаја Града Београда
за период 2017-2020



Дијаграм 1.2. – Удео три најчешће врсте незгода у броју погинулих и тешко повређених лица, по градским општинама, Београд (2011-2015)

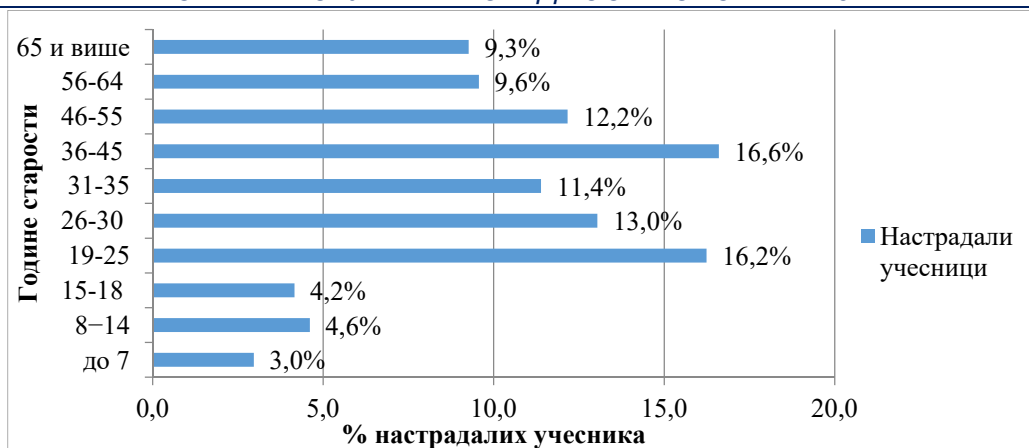
Највећи број настрадалих (погинулих и повређених) у саобраћајним незгодама били су возачи (44%), а затим путници (37%) и пешаци (19%).



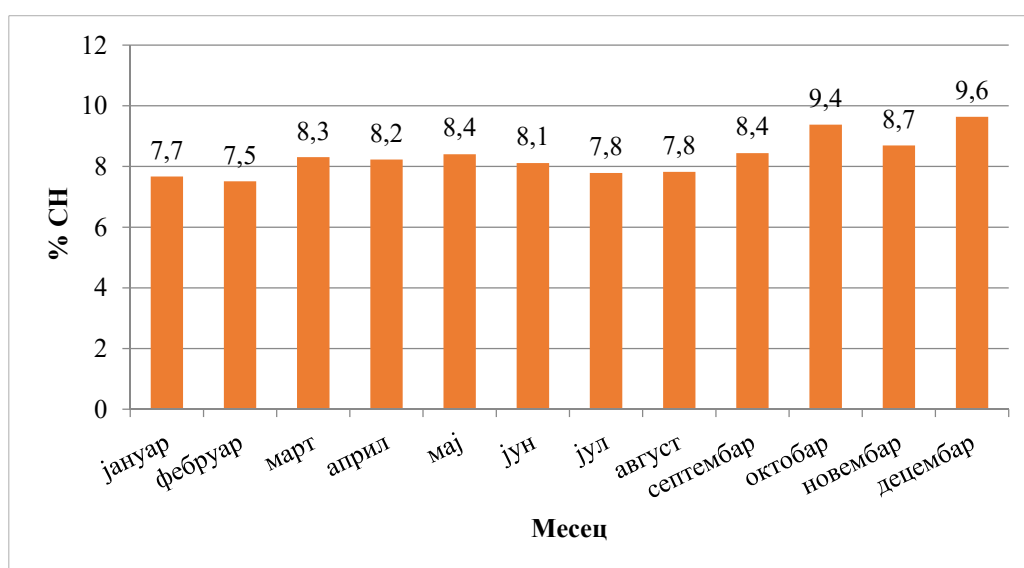
Дијаграм 1.3. – Дистрибуција настрадалих лица по својству учешћа и општинама на територији града Београда (2011-2015)

Највећи број настрадалих лица је старосне категорије од 36 до 45 година (16,6%), а затим млади од 19 до 25 година (16,2%). Расте број настрадалих старосне категорије преко 65 година и од 19 до 25 година. Међутим, када се посматрају само погинули пешаци, најугроженија старосна категорија је преко 65 година (21,9%).

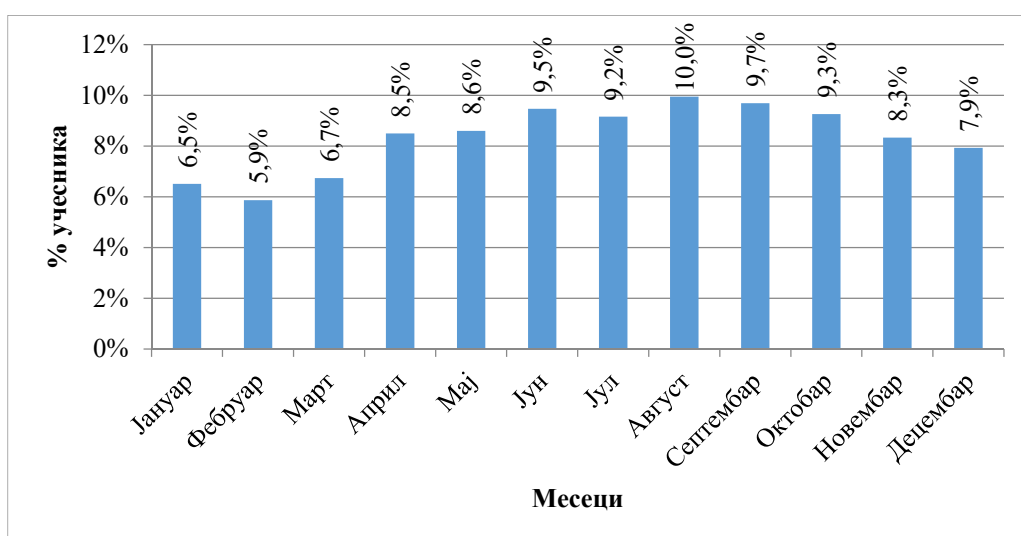
ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Дијаграм 1.4. – Дистрибуција настрадалих лица по старости на територији града Београда (2011-2015)



Дијаграм 1.5. – Месечна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда (2011-2015)

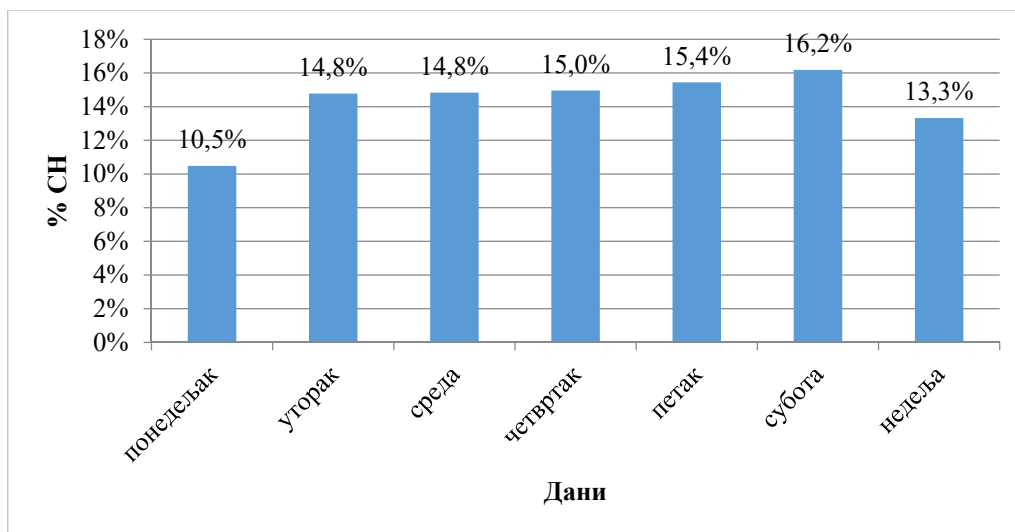


Дијаграм 1.6. – Месечна расподела саобраћајних незгода са погинулим и тешко повређеним на територији града Београда (2011-2015)



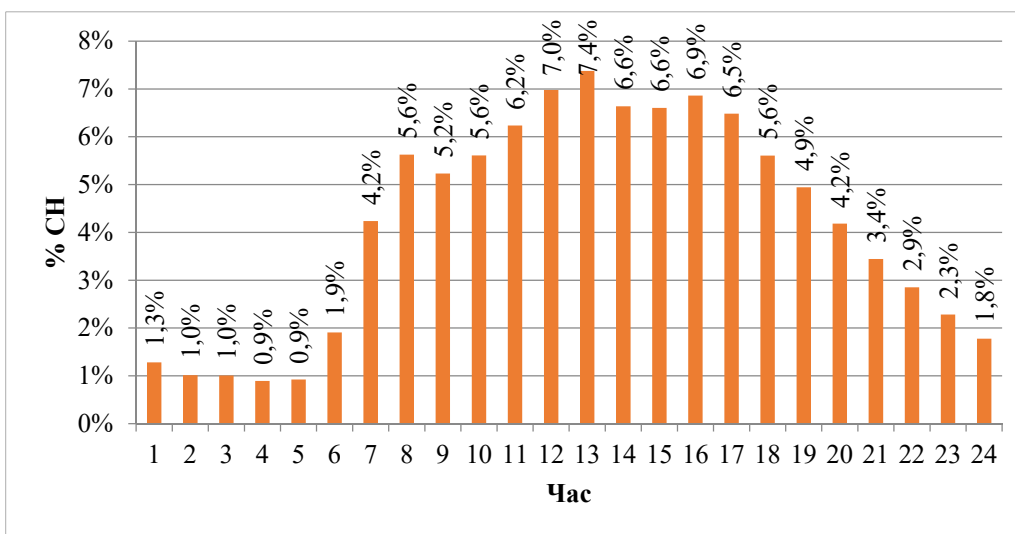


Повећан је број саобраћајних незгода у последња три месеца, док се лети традиционално бележи мањи број саобраћајних незгода. Међутим, у летњим месецима догађају се најтеже незгоде и има највише погинулих и тешко повређених лица.



Дијаграм 1.7. – Расподела незгода по данима у недељи (Београд, 2011-2015)

Највећи број саобраћајних незгода се догађа суботом (16,2%), док најмањи број понедељком (10,5%).



Дијаграм 1.7. – Расподела саобраћајних незгода по сатима у току дана (Београд, 2011-2015)

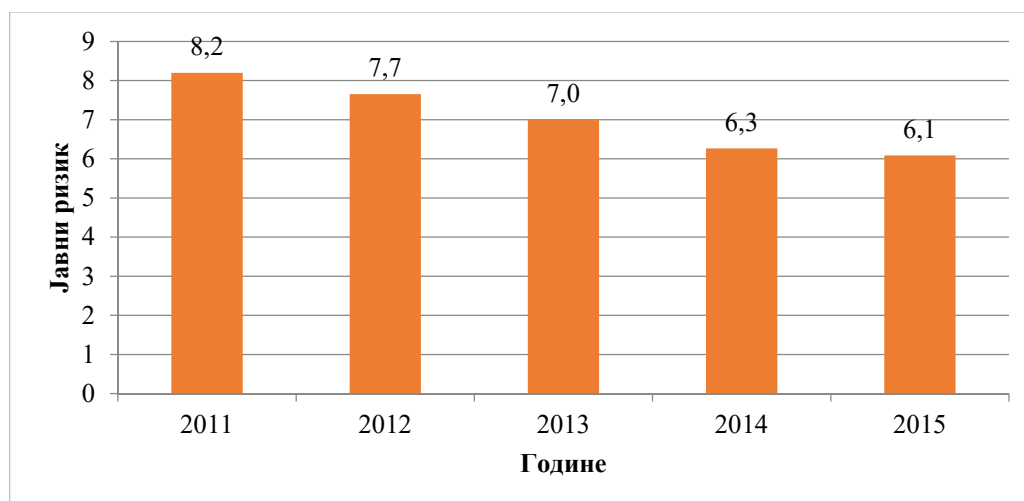
ЈАВНИ И САОБРАЋАЈНИ РИЗИК

Јавни ризик (ЈР) смртог страдања (годишњи број погинулих у саобраћајним незгодама на 100.000 становника) мери просечни ризик становника да погине у саобраћајној незгоди. Јавни ризик је најчешће коришћена мера ризика страдања у саобраћају у свету, па служи за поређење држава и великих градова.

ОБИМ ПРОБЛЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Табела 1.4. – Јавни ризик смртог страдања у Београду, од 2011 до 2015. године

Година	2011	2012	2013	2014	2015
Погинули	136	127	116	104	101
Број становника града Београда	1.659.440				
Јавни ризик	8,2	7,7	7,0	6,3	6,1



Дијаграм 1.8. – Јавни ризик смртог страдања у саобраћају у Београду (2011-2015)

Саобраћајни ризик (годишњи број погинулих у саобраћајним незгодама на 10.000 регистрованих возила), је додатни параметар који се користи за оцену нивоа безбедности саобраћаја неког подручја (Табела 1.5).

Табела 1.5. – Саобраћајни ризик по годинама на територији града Београда

Година	2011	2012	2013	2014	2015
Погинули	136	127	116	104	101
Број регистрованих моторних возила на територији града Београда	559.359	544.366	564.890		
Саобраћајни ризик	2,4	2,3	2,1	1,8	1,8





2. ТРОШКОВИ ПОСЛЕДИЦА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

У Србији не постоји опште прихваћена методологија за израчунавање укупних друштвено-економских трошкова саобраћајних незгода. Методологије које су примењиване у другим државама се битно разликују. У зависности од модела за процену, укупни друштвено-економски трошкови по настрадалом лицу се крећу од: **266 358** (Република Српска, 2012) до **3 652 265 €/ПОГ** (Нови Зеланд, 2014), односно од **10 623** до **664 098 €/ТТП** и од **354** до **64 208 €/ЛТП**.

Трошкови настрадалих у Новом Зеланду (2014) су: **\$3 981 700/ПОГ**, \$724 000/ТТП и \$70 000/ЛТП¹ (<http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Research/Documents/Social-Cost-of-Road-Crashes-and-Injuries-June-2014-update.pdf>, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Великој Британији су: **1 783 556 фунти/ПОГ**, 200 422 фунте/ТТП и 15 450 фунти/ЛТП²

(<https://www.gov.uk/government/publications/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2015>, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Немачкој (2005) су: **1 018 064,51 €/ПОГ**, 105 476,98 €/ТТП и 4 304,70 €/ЛТП

(http://www.ectri.org/YRS11/Documents/Final%20website/Session%202/YRS11_Session2_KranzBASt.pdf, посета 21.10.2016.)

Трошкови по настрадалом лицу у Републици Српској су процењени на **266.358 €/ПОГ**, 10 623 €/ТТП и 354 €/ЛТП (Трошкови саобраћајних незгода у Републици Српској, Економски институт, Бања Лука, 2012).

У Београду је, у периоду од 2011. до 2015. године, погинуло 584 лица, тешко је повређено 3649, а лако повређених је било 22381. Укупни друштвено-економски трошкови настрадалих лица, у овом 5-огодишњем периоду се процењују на износ од **202,3 милиона евра** (према методологији из Републике Српске) до **5,9 милијарди евра** (према методологији из Новог Зеланда), и то:

- Трошкови за **584 погинулих лица** су од **155,6 милиона** до **2,1 милијарди евра**,
- Трошкови за **3649 тешко повређена лица** (ТТП) су од **38,8 милиона** до **2,4 милијарди евра** и
- Трошкови за **22381 лакше повређене особе** (ЛТП) су од **7,9 милиона** до **1,4 милијарди евра**.

Дакле, **годишњи трошкови** које је Београд издвајао (троши) само за **настрадале** у саобраћајним незгодама били су од **40,5 милиона евра** до **1,2 милијарди евра**, у зависности од примењене методологије. Треба нагласити да су ови трошкови израчунати према методологији по којој се добијају минимални трошкови, тако да су стварни трошкови још већи. Ови износи представљају огромно оптерећење за грађане и привреду Београда. Дакле, саобраћајне незгоде и страдање у саобраћају су велики економски проблем друштва.

¹ долар око 0,92 евра

² фунта око 1,12 евра

3. ФИНАНСИРАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Огромни друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода прете да угрозе квалитет живота грађана Београда и успоре развој Града. Уколико би се последице незгода значајно смањиле, овај новац би се могао усмерити у унапређење квалитета живота и развој Града. Зато је неопходно развити стабилан систем за финансирање активности које ће довести до смањења броја погинулих и повређених у саобраћају, а тиме и смањења трошкова последица саобраћајних незгода. Улагања у ефектне мере и активности којима се смањују страдања у саобраћају представљају добре инвестиције, са одличним односом трошкови/добити. Наиме, искуства најразвијенијих земаља показују да је улагање у безбедност саобраћаја изузетно исплативо, јер се на један евро уложен у ефективне мере безбедности саобраћаја, кроз смањење трошкова незгода добија 5, 10, па и више евра.

Средства неопходна за **редовни рад институција** (изградња и одржавање објеката, набавка опреме и средстава за рад, плате запослених, режијски трошкови и сл.) се финансира из **буџета Републике** или из **буџета града**. Изградња и одржавање **инфраструктуре** финансира се из **буџета града** (градске улице и локални путеви), буџета градских општина (некатегорисани путеви), односно из буџета на нивоу Републике (изградња и одржавање државних путева).

Конкретне **мере и активности** које Град реализује у циљу унапређења безбедности саобраћаја, првенствено се финансирају из наменских средстава и буџета града. У Београду се успешно спроводи концепт да **"небезбедни финансирају безбедност"**. Наиме, 30% вредности казни за саобраћајне прекршаје на територији Београда чине основни део наменских средстава, које град користи за реализацију мера из годишњих програма безбедности саобраћаја.

Имајући у виду најбољу праксу и приступе најразвијенијих земаља света, треба преиспитати могућности и постепено уводити концепт ЈПП (Јавног приватног партнерства) за финансирање мера и активности унапређења безбедности саобраћаја, у Београду. Треба подстицати донаторства и спонзорства у овој области, а посебно организовано и систематски укључивати осигуравајуће компаније у финансирање мера и активности у безбедности саобраћаја.

У циљу обезбеђења стабилног финансирања БС у Београду, требало би свеобухватно анализирати постојеће приступе, а онда усагласити целовит концепт финансирања мера и активности унапређења безбедности саобраћаја у Београду. Град би требало да сагледа могућности формирања посебног Фонда за безбедност саобраћаја на нивоу Града, а затим да дефинише принципа расподеле средстава и начине мерења ефеката мера. С тим у вези, требало би дефинисати и моделе подстицања научно-истраживачког рада у безбедности саобраћаја итд.



4. ОСНОВА – ОКВИР ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

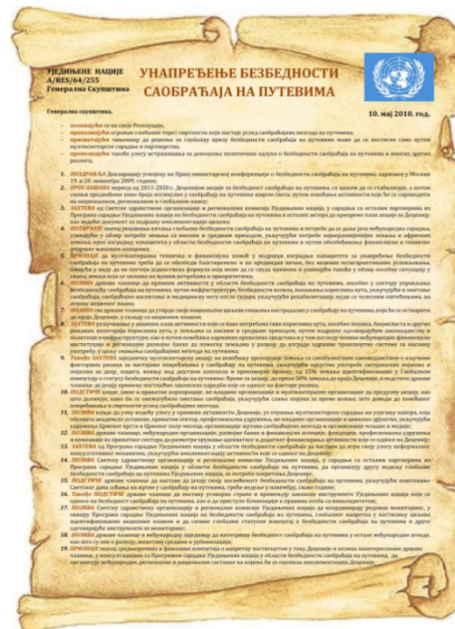
Основу за доношење ове стратегије представљају **међународни и државни документи, прописи, стратегије и плански документи**. Као најважнији **међународни документи** могу се истаћи:

- Резолуције Уједињених нација о глобалној безбедности саобраћаја³,
- Глобални план безбедности саобраћаја 2011-2020.⁴,
- Међународна стратегија безбедности саобраћаја⁵,
- Московска декларација о безбедности саобраћаја⁶,
- Бразилска декларација о безбедности саобраћаја⁷,
- Директива ЕУ која се односе на безбедност инфраструктуре⁸,
- Политика безбедности саобраћаја у ЕУ (EU Road Safety Policy),

као и други стратешки документи и планови ЕУ у области безбедности саобраћаја⁹ итд.



Слика 4.1. - Усвојен и публикован документ националне стратегије.



Слика 4.2. - Резолуција УН којом је одређена Деценија акције за безбедност саобраћаја.

³Resolutions on improving global road safety, adopted by the General Assembly: 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005, 62/244 of 31 March 2008, 64/255 of 2 March 2010 and 66/260 of 19 April 2012, 68/269 of April 2014.

⁴Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, WHO and UN Road Safety Collaboration

⁵International Road Safety Strategy, PRI, 2000.

⁶Moscow Declaration, First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, Moscow, 19-20 November 2009.

⁷Brasilia Declaration, Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results, Brasilia, 18-19 November 2015

⁸Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management, OJ L 319, 29.11.2008, p. 59–67,

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0096:EN:NOT> (посета 24.10.2016)

⁹http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy_en (посета 13.11.2016)

Најважнији национални документи су **Закон о безбедности саобраћаја на путевима** и **Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије 2015 – 2020.**

Закон је прописао обавезе доношења стратегија и акционих планова безбедности саобраћаја, на државним и на локалном нивоу (Слика 4.3). Стратегијом су дефинисани национални циљеви безбедности саобраћаја, а који представљају полазну основу, тј. смернице за дефинисање локалних циљева.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима је најважнији документ - пропис, јер је дефинисао процес и елементе управљања безбедношћу саобраћаја, а посебно: оснивање и надлежности националног Тела за координацију, Агенције за безбедност саобраћаја, локалних тела за безбедност саобраћаја, доношење националне¹⁰ и локалних стратегија и акционих планова¹¹ безбедности саобраћаја, праћење безбедности саобраћаја, финансирање безбедности саобраћаја.

Члан 11.

"... Влада доноси Националну стратегију безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национална стратегија).

Национална стратегија садржи најзначајнија обележја постојећег стања безбедности саобраћаја, дугорочне и краткорочне циљеве, смернице, кључне области рада и рокове за доношење одговарајућег Националног плана.

Националну стратегију предлаже Тело за координацију за период од најмање пет година, до краја јуна у последњој години важења Националне стратегије.

Члан 12.

На основу Националне стратегије, на предлог Тела за координацију, Влада доноси Национални план безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту: Национални план), за период од најмање једне године.

Национални план садржи нарочито: задатке, мере по приоритетима, одговорне субјекте, рокове и финансијска средства у кључним областима рада.

Члан 13.

Скупштине јединица територијалне аутономије, односно јединица локалне самоуправе, доносе стратегију и годишњи план безбедности саобраћаја на путевима на свом подручју у складу са Националном стратегијом и Националним планом ..."

*Закон о безбедности саобраћаја на путевима
„Сл. Гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14*

Слика 4.3. – Извод из Закона о безбедности саобраћаја на путевима

¹⁰ Члан 11, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, „Сл.гласник РС“, бр.41/09, 53/10, 101/11,32/13,55/14.

¹¹ Члан 13, Закона о безбедности саобраћаја на путевима





Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије 2015 - 2020. дефинише полазне елементи за локалне стратегије безбедности саобраћаја, и то:

АМБИЦИЈА

Смањити смртност и ризик од тешких повреда на ниво најуспешнијих држава Европске уније.

МИСИЈА

Постојан и делотворан систем безбедности друмског саобраћаја.

ВИЗИЈА

Друмски саобраћај без погинулих, са знатно смањеним бројем повређених и знатно смањеним трошковима саобраћајних незгода.

Осим полазних елемената у виду амбиције, мисије и визије, дефинисани су и циљеви који би требало да омогуће изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020. године, тако да, у погледу последица саобраћајних незгода:

- **Нема погинуле деце од 2020. године;**
- **Број тешко повређене деце у 2020. буде за 50% мањи, у односу на број деце која су тешко повређена 2011. године;**
- **Број погинулих у 2020. буде за 50% мањи, у односу на број погинулих у 2011. години;**
- **Број тешко повређених лица у 2020. години, буде за 50% мањи, у односу на број лица која су тешко повређена током 2011. године;**
- **Укупни годишњи друштвено-економски трошкови саобраћајних незгода у 2020. години буду за 50% мањи, у односу на 2011. годину.**

Национална стратегија је дефинисала и циљеве у погледу индикатора безбедности саобраћаја тако да:

- **% употребе сигурносног појаса од стране возача, као и % употребе сигурносног појаса на предњим седиштима 2020. године буде 95%;**
- **% употребе сигурносног појаса на задњим седиштима 2020. године буде 85%;**
- **% употребе заштитних система за децу 2020. године буде 96%;**
- **% употребе заштитних каца за мотоциклисте и мопедисте 2020. године буде 99%;**
- **% прекорачења брзине путничких аутомобила у насељу, ван насеља и аутопуту који је већи за 10 km/h од дозвољене брзине буде 2020. до 4,9%;**
- **% возача под дејством алкохола како у насељу, тако и ван насеља буде 2020. године до 0,1%;**





5. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Дефинисати и усагласити ставове у вези тога шта се хоће и може достићи у безбедности саобраћаја је врло осетљиво питање, приликом припреме Стратегије безбедности саобраћаја. Жељено стање представља један од три елемента система управљања безбедношћу саобраћаја у Београду (постојеће стање, жељено стање и управљачке мере) и оно се дефинише преко Амбиције, Мисије, Визије и Циљева.

АМБИЦИЈА

Креирати саобраћајни систем којим ће у Београду бити смањен ризик смрти и тешких повреда на ниво најбезбеднијих градова Европске уније.

МИСИЈА

Београд – безбедан град са постојаним и делотворним системом безбедности друмског саобраћаја.

ВИЗИЈА

Минимални трошкови саобраћајних незгода остварени у саобраћају, без погинулих и најтеже повређених.

ЦИЉЕВИ

Општи циљ је јачање заштитног система кроз јачање капацитета и интегритета свих субјеката безбедности саобраћаја и унапређење њихове међусобне комуникација, кооперације и координације.

У циљу јачања заштитног система у Београду, неопходно је у периоду до 2020. године константно унапређивати структуру и ауторитет Савета за безбедност саобраћаја Града Београда. Савет за безбедност саобраћаја Града Београда мора имати политичку, стручну, научну, административну и медијску подршку која ће омогућити планирање и реализацију свих мера и активности из ове стратегије. Важно је успоставити се систематско стручно усавршавање васпитачица, учитеља, наставника, новинара, саобраћајне полиције, запослених у управи града и других носилаца послова безбедности саобраћаја.

Иако поседују знања из области безбедности саобраћаја, чланови Савета за безбедност саобраћаја Града Београда ће наставити усавршавање на семинарима и конференцијама у циљу стицања нових знања. Универзитет мора наставити са трансфером знања у области безбедности саобраћаја, превасходно ширењем знања и искустава земаља које постижу најбоље резултате у безбедности саобраћаја.

Шира Примена аутоматских система контроле ојачаће капацитет и интегритет саобраћајне полиције, а што ће се одразити на повећање субјективног ризика учесника у саобраћају и боље поштовање прописа у саобраћају.

Значајан напредак у евидентирању података о саобраћају и саобраћајним незгодама, остварен применом CADAS протокола биће настављен што ће за последицу имати квалитетније праћење стања безбедности саобраћаја, ставова и индикатора о безбедности саобраћаја, а тиме и конкретније планиране мере за смањење угрожености у саобраћају.

Удружења грађана која се баве унапређењем безбедности саобраћаја је потребно и даље подржавати како би се створио систем оних који могу растеретити јавне службе и допринети већем броју реализованих пројеката у безбедности саобраћаја.

Веома важна активност биће и редовно праћење спровођења стратегије и њена евалуација, како би се кориговале активности на остваривању циљева.

Координација, кооперација и комуникација мора бити успостављена између свих значајних субјеката за реализацију активности у безбедности саобраћаја, а посебно између: Министарстава (МГСИ, МПНТР, МУП, правде, здравства итд), Агенције за безбедност саобраћаја, Секретаријата за саобраћај, Савета за безбедност саобраћаја Града Београда и Јавних предузећа. При томе ће на врху управљачког система бити градоначелник и градска скупштина.

Повећати свест о значају безбедног учешћа и понашања у саобраћају заснованог на унапређеном нивоу знања, као и развијеним и утемељеним позитивним ставовима у безбедности саобраћаја.

Између осталог, а узимајући претходно у обзир у Београду би до 2020. године било неопходно:

- Унапредити ниво знања деце предшколског и основношколског у погледу безбедног учешћа у саобраћају;
- Смањити проценат грађана који сматрају да институције нису заинтересоване за безбедност саобраћаја, са 60% на испод 30%
- Смањити проценат возача који сматрају да путеви и улице у Београду нису безбедни за путовање на испод 20%;
- Смањити проценат возача путничких аутомобила и мотоцикала који сматрају да се сме конзумирати алкохол, ако се вози пажљиво, са 15% на испод 8%;
- Повећати субјективни ризик контроле брзине на преко 85%;
- Повећати субјективни ризик контроле правилне употребе система заштите у на преко 85%.





Перманентно унапређивати ниво индикатора безбедности саобраћаја који се односе на понашање у саобраћају, тако што ће се у континуитету пратити и унапређивати стање на годишњем нивоу.

Индикатори безбедности саобраћају, а посебно употреба заштитних система су у јакој корелативној вези са последицама саобраћајних незгода, а посебно са бројем погинулих у саобраћају. Из тих разлога најразвијеније земље стратешке циљеве опредељују како у односу на последице (број погинулих, број повређених, број незгода), тако и у односу на индикаторе употребе заштитних система у саобраћају, индикаторе у вези брзине, индикаторе у вези вожње под утицајем алкохола и сл.

Циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја дефинисани су пратећи националне циљеве, а приказани су у Табели 5.1.

Табела 5.1. – Циљеви у погледу индикатора безбедности саобраћаја у Београду

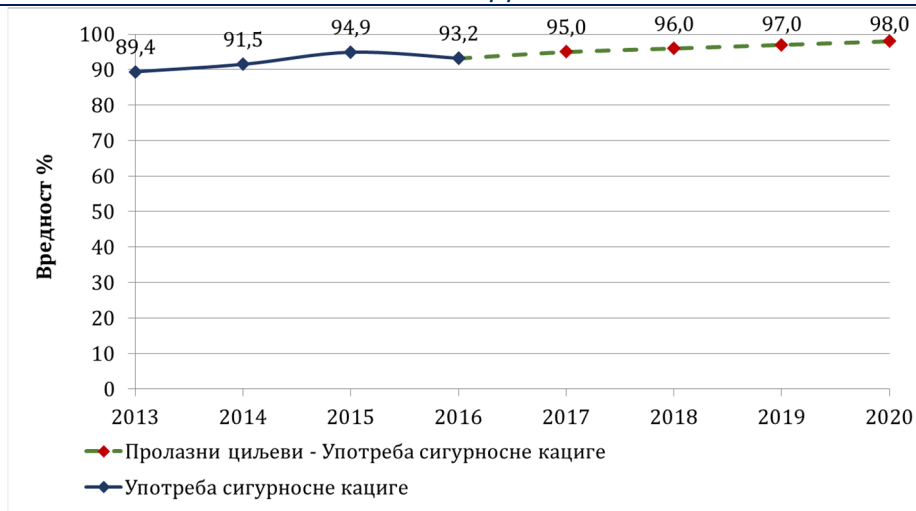
р/б	Назив индикатора БС	Вредност за град Београд 2016. година	Циљ за град Београд у 2020. години	Национални циљ, Србија 2020. године
1	% употребе кацига	93,2	99	99
2	% употребе ц/п од стране возача	75,4	95	95
3	% употребе с/п на предњим седиштима	73,8	95	95
4	% употребе с/п на задњим седиштима	7,3	85	85
5	% употребе заштитних система за децу	38,1	96	96
6	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h у насељу	28,6	4,9	4,9
7	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h ван насеља	27,3	4,9	4,9
8	% прекорачења брзине путничких аутомобила за преко 10 km/h ауто-пут	12	4,9	4,9
9	% возача под утицајем алкохола, у насељу	1,03*	0,05	0,10
10	% возача под утицајем алкохола, ван насеља	1,02*	0,05	0,10

* - вредност се односи на 2015. годину

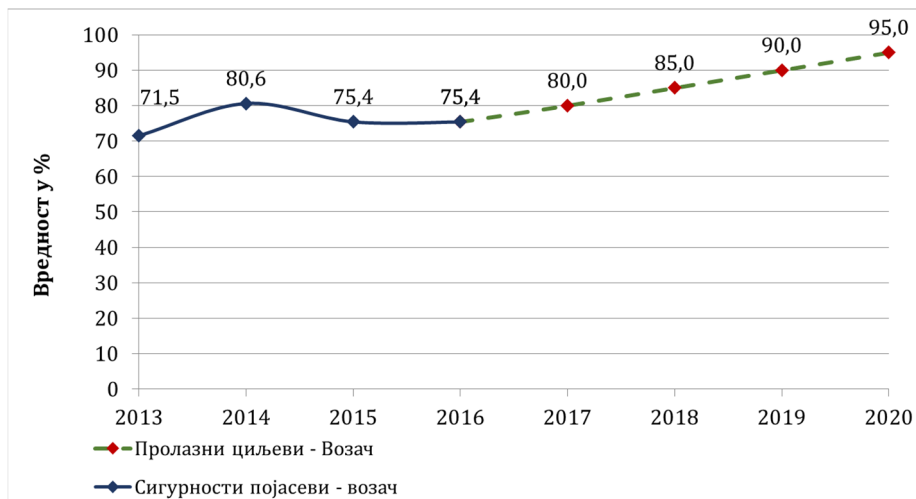
У циљу праћења реализације дефинисаних циљева стратегије, неопходно је периодично, а најмање једном годишње, анализирати да ли се предвиђени циљеви остварују.

У ту сврху планирани су тзв. пролазни циљеви, односно начин достизања коначних циљева за 2020. годину, а што је приказано на следећим дијаграмима.

ЖЕЉЕНО СТАЊЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Дијаграм 5.1. – Пролазни циљеви употребе заштитне кациге



Дијаграм 5.2. – Пролазни циљеви употребе сигурносног појаса од стране возача



Дијаграм 5.3. – Пролазни циљеви употребе сигурносног појаса на предњим седиштима

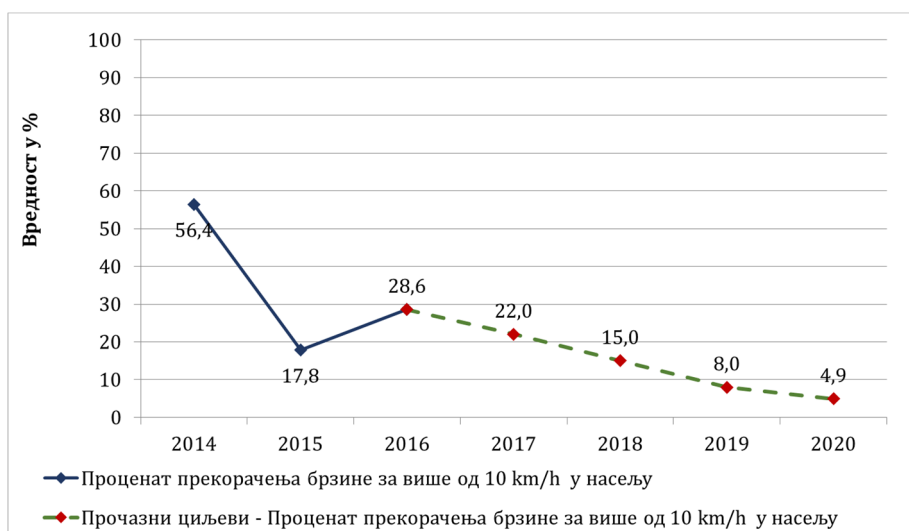




Дијаграм 5.4. – Пролазни циљеви употребе сигурносног појаса на задњим седиштима



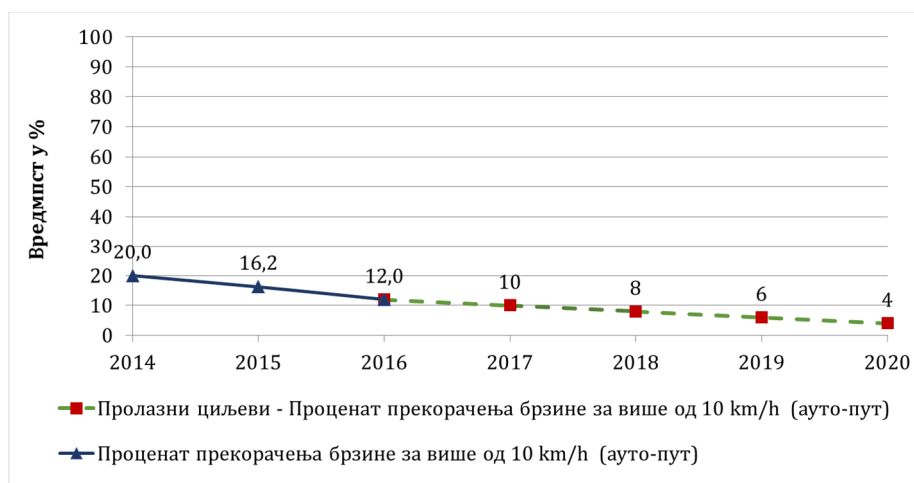
Дијаграм 5.5. – Пролазни циљеви употребе заштитних система за децу



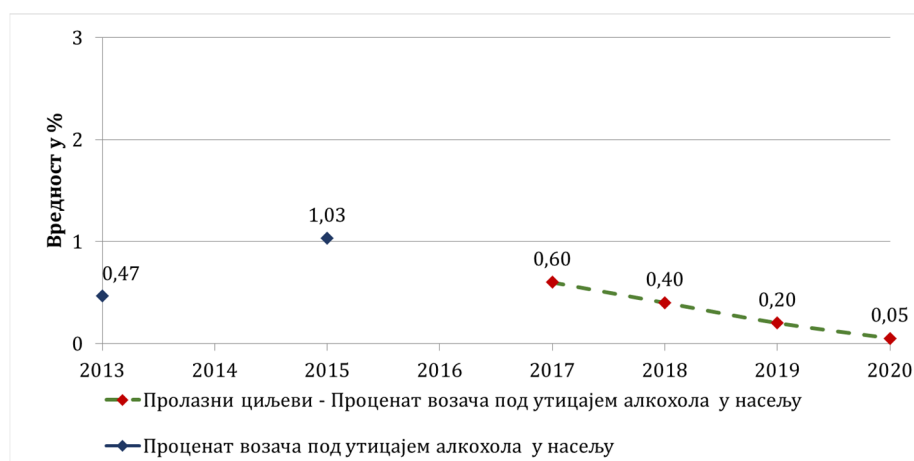
Дијаграм 5.6. – Пролазни циљеви - прекорачење брзине за више од 10 km/h (насеље)



Дијаграм 5.7. – Пролазни циљеви - прекорачење брзине за више од 10 km/h (ван насеља)



Дијаграм 5.8. – Пролазни циљеви - прекорачење брзине за више од 10 km/h (ауто-пут)



Дијаграм 5.9. – Пролазни циљеви – возачи под утицајем алкохола (насеље)

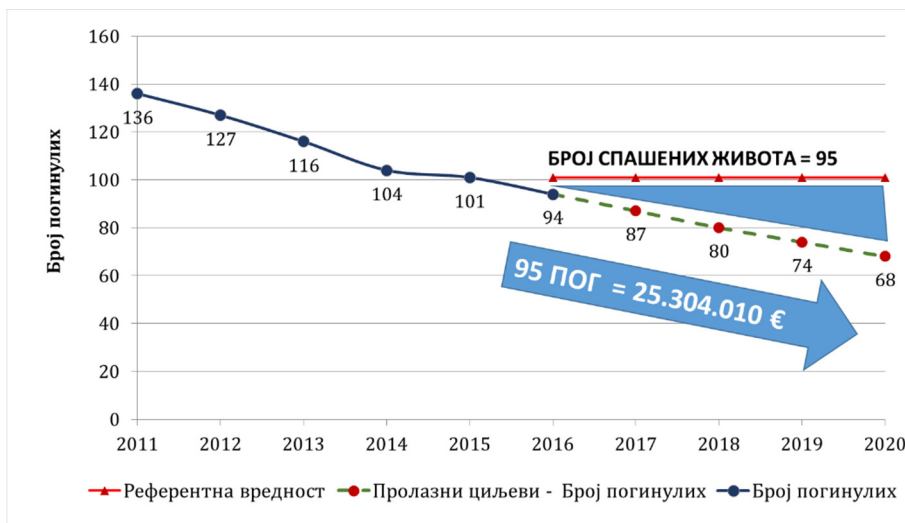


Дијаграм 5.10. – Пролазни циљеви – возачи под утицајем алкохола (ван насеља)

Остваривањем претходно дефинисаних циљева успоставиће се континуиран тренд у смањивању броја незгода, погинулих и повређених лица.

Смањење последица страдања људи у саобраћају у виду погинулих, тешко повређених и лако повређених лица представља показатељ који на најочигледнији начин показује успешност креираног заштитног система у безбедности саобраћаја. С обзиром на то, у периоду до 2020. године у Београду би требало:

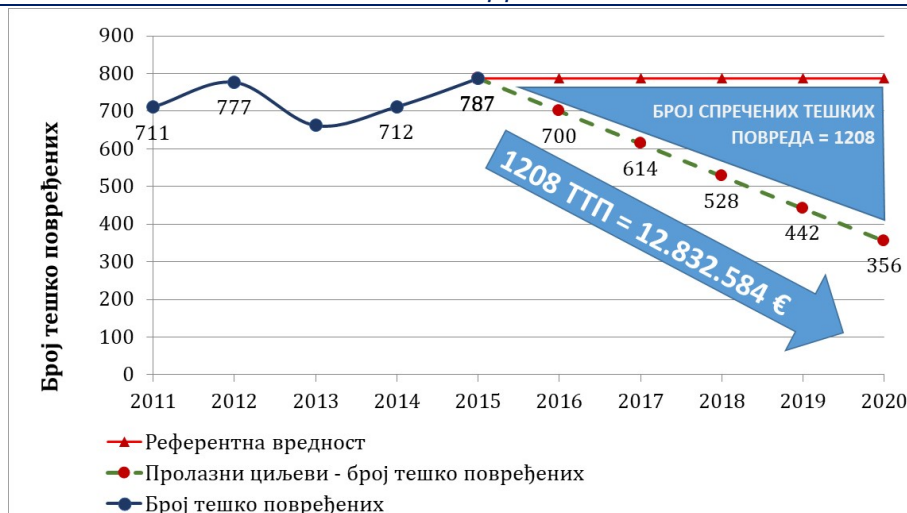
- Смањити број погинулих лица у саобраћају, тако да у 2020. **број погинулих буде упола мањи – 68**, него у 2011. години (136). На тај начин било би спашено **95 живота**, што одговара материјалним уштедама од најмање **25,3 милиона евра**, у односу на постојеће стање 2015. године.



Дијаграм 5.11. – Пролазни циљеви у погледу смањивања броја погинулих

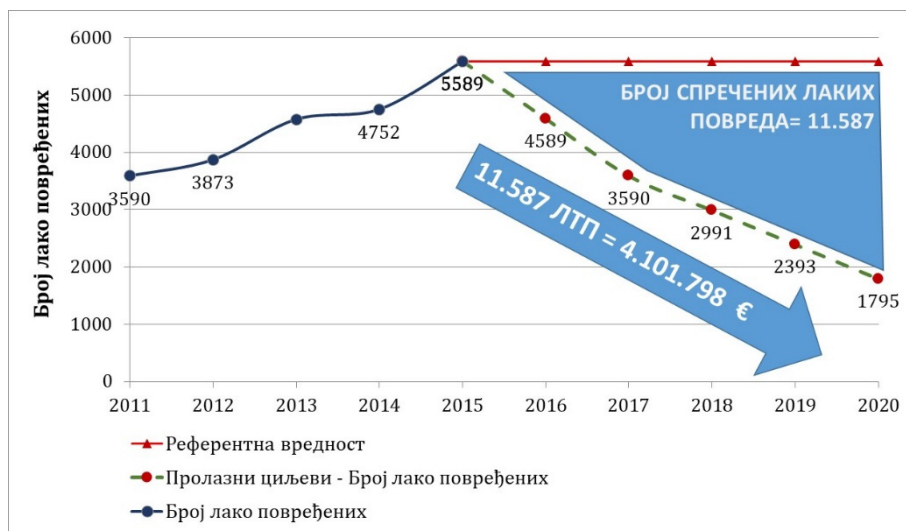
- Смањити број тешко повређених лица у саобраћају, тако да **2020. буде 356 тешко повређених**, што је 50% мање у односу на 711 тешко повређених у 2011. години. Тако ће се **спречити 1.208 тешких повреда** и остварити уштеде од најмање **12,8 милиона евра**, у односу на постојеће стање 2015. године.

ЖЕЉЕНО СТАЊЕ У БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА



Дијаграм 5.12. – Пролазни циљеви у погледу смањивања броја тешко повређених

- Смањити број лакше повређених лица у саобраћају, тако да у **2020. години буде 50% мање лакше повређених лица (1795)** у односу на 2011. годину (3590). На тај начин би се смањио број лица која су лакше повређена за око 11,5 хиљада и оствариле уштеде од најмање **4,1 милиона евра**, у односу на постојеће стање 2015. године



Дијаграм 5.13. – Пролазни циљеви у погледу смањивања броја лако повређених

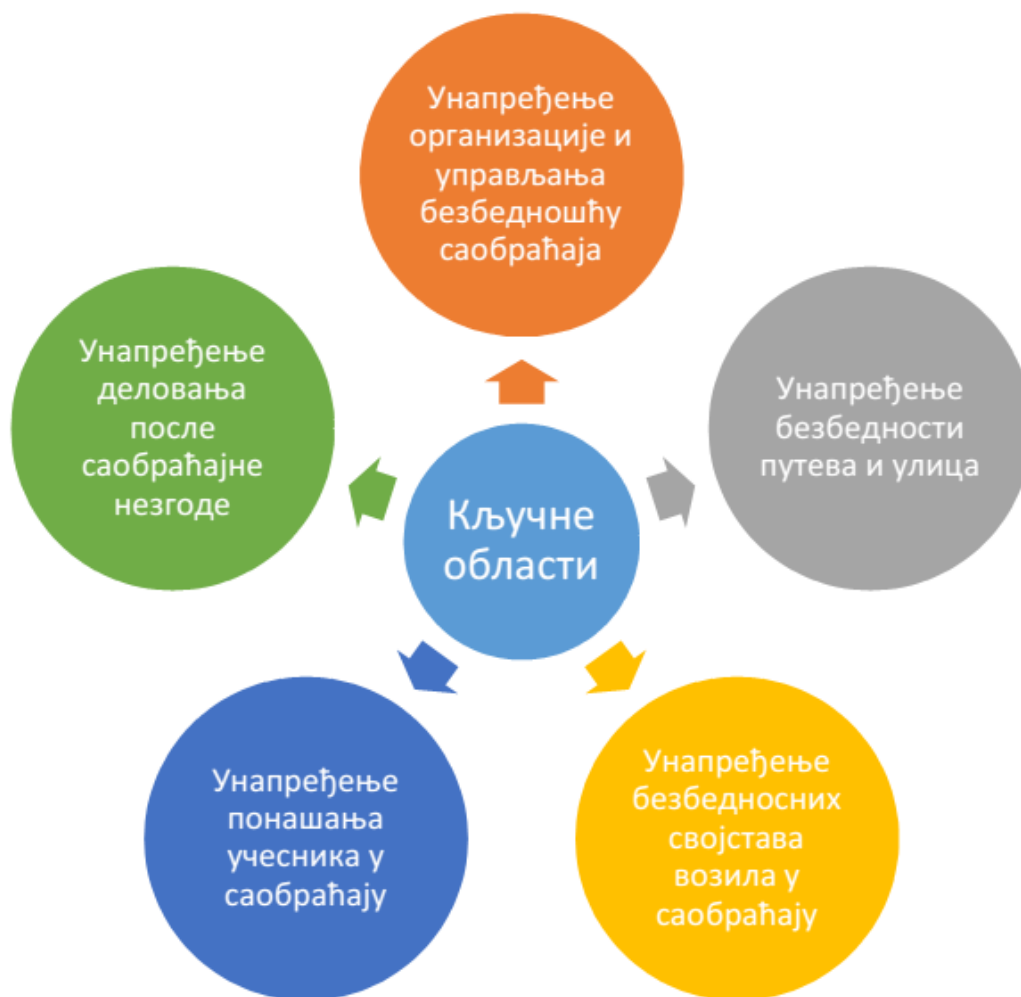
Узимајући у обзир претходно дефинисане циљеве у погледу смањења броја настрадалих у Београду, укупне материјалне уштеде које би се постигле износиле би најмање **42,2 милиона евра**. На овај начин неутрошена средства би се могла уложити у даље унапређење безбедности саобраћаја, што би довело до нових уштеда. Остатак ових средстава (уштеда) би могао да се уложи у саобраћај и друге области и тако унапреди квалитет живота у Београду.



6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Имајући у виду циљеве националне стратегије безбедности саобраћаја, као и да Београд у великој мери учествује у остваривању тих циљева, то ће се коначни циљеви (дефинисани за 2020. годину), али тзв. пролазни циљеви (по годинама од 2017. до 2020.), постићи спровођењем мера и активности у кључним областима рада, које су систематизоване према стубовима Глобалног плана Деценије акције за безбедност саобраћаја:

1. унапређење организације и управљања безбедношћу саобраћаја,
2. унапређење безбедности путева и улица,
3. унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају,
4. унапређење понашања учесника у саобраћају и
5. унапређење деловања после саобраћајне незгоде.



**УНАПРЕЂЕЊЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ
САОБРАЋАЈА**

Ради достизања циљева Стратегије Град Београд ће, на првом месту, радити на **изградњи и јачању капацитета и интегритета свих институција** значајних за безбедност саобраћаја. Посебно значајно је унапредити **посвећеност** безбедности саобраћаја. Активности у овом погледу ће бити покренуте од стране Градског већа и Савета за безбедност саобраћаја. За учовање тзв. "слабих тачака" у систему управљања безбедношћу саобраћаја спровешће се **институционални бенчмаркинг**. Тако ће, изградња и јачање капацитета и интегритета, како појединаца, тако и институција значајних за безбедност саобраћаја, бити реализована кроз адекватно припремљен и реализован **програм јачања институционалних капацитета**. Све институције ће интензивирати **стручно усавршавање запослених** и радити на **јачању мотивације** и посвећености институција и појединаца који могу допринети унапређењу безбедности саобраћаја.

Изградња и јачање веза између институција значајних за безбедност саобраћаја ће бити реализовано кроз унапређење хоризонталне и вертикалне **координације, комуникације и кооперације**. Заједнички рад свих институција на унапређењу безбедности саобраћаја ће бити реализован уз помоћ **стручно осмишљених и усаглашених годишњих планова активности и програма рада**, који ће се **ослањати на податке** и темељиће се на **науци и најбољој пракси**. Реализација мера и активности и постигнути ефекти, биће стручно анализирани и **јавно објављивани**. За реализацију активности на унапређењу организације и управљања безбедношћу саобраћаја биће обезбеђен **стабилан извор финансирања**, а **трошење средстава биће наменско**, према дефинисаним приоритетима.

УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ПУТЕВА И УЛИЦА

Унапређење безбедности путева и улица град Београд ће реализовати кроз **припрему, реализацију и праћење активности на одржавању постојећих саобраћајних инфраструктурних објеката** за које је град надлежан, али и **припрему предлога унапређења**, као и **праћење реализације унапређења саобраћајних инфраструктурних објеката у надлежности Републике Србије**.

За ефикасно и безбедно одвијање и управљање саобраћајем биће реализован низ **саобраћајних студија и истраживања**, које би анализирале различите аспекте саобраћајног система (безбедност саобраћаја, јавни градски превоз путника, регулисање саобраћаја, паркирање, бициклизам, пешачење, робно-транспортни захтеви, терминали, захтеви и потребе корисника, итд.).

Формирањем катастра саобраћајне сигнализације, који ће бити редовно ажуриран, биће омогућено ефикасно управљање режимом саобраћаја. На главним улазно-излазним правцима у град Београд, а посебно на проласцима државних путева кроз град, **савременим ИТС системима биће омогућено ефикасно управљање саобраћајним токовима**, које ће омогућити и смањивање утицаја на животну средину.





Применом савремених алата за унапређење безбедности пута током целог животног циклуса пута, обезбедиће се највиши ниво безбедности саобраћаја. Програмом управљања црним тачкама, извршиће се рангирање опасних места и идентификација "црних тачака". Пројектима санација "црних тачака" и реализацијом на терену отклониће се или смањити ризици учешћа у саобраћају. **Ревизије безбедности саобраћаја** треба да буду саставни део сваког новог пројекта саобраћајних инфраструктурних објеката.

Управљач пута у надлежности града Београда ће, на науци засновано, припремити план и **програм спровођења Провера безбедности саобраћаја** на постојећим путевима и улицама у надлежности града, а затим наручити и спровести Провере. На основу тих резултата спровешће се унапређење постојећих саобраћајно инфраструктурних објеката, према дефинисаним приоритетима и критеријумима. Управљач пута, ће наставити да детаљно анализира сваку саобраћајну незгоду у којој је бар једно лице изгубило живот применом **дубинских анализа саобраћајних незгода (независне оцене утицаја пута на саобраћајне незгоде са погинулим лицима)** и у складу са својим надлежности спровешће одговарајуће акције отклањања опасности на путевима и улицама.

Град ће припремити "мастер" план развоја одрживе мобилности, којим ће **фаворизовати пешачки, бициклистички и саобраћај еколошки чистих возила**. На основу тога реализоваће се и **изградити довољан број бициклистичких трака и стаза, зона успореног саобраћаја, пешачких стаза и тротоара**. Посебну пажњу град ће посветити пројектовању и обележавању **зона школа и безбедних путева до школе**.

Град ће спровести и **детаљну анализу оправданости увођења различитих система превоза који смањују употребу моторних возила**, посебно у централним деловима града, а самим тим смањују загађење и гужве на саобраћајницама: Бајк-шеринг (eng. Bike-sharing), Кар-шеринг (eng. Car-sharing), Кар-пулинг (eng. Car-pooling), Парк-енд-рајд (eng. Park-and-ride). У складу са резултатима пилот пројекта и истраживања оправданости, увешће се оправдани системи и **изградити одговарајућа инфраструктура** (паркинг места за бицикле, паркиралишта на ободу града и на уласцима у централне делове града). Град ће додатно **тарифном политиком** мотивисати **еколошке видове транспорта**. Наставиће се рад на истраживању и примени различитих мера управљања брзинама, укључујући и примену концепта **опраштајућих и самообјашњавајућих путева**.

УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ СВОЈСТАВА ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ

Град Београд ће у циљу унапређења безбедносних својстава возила у саобраћају успоставити редовно **теренско истраживање безбедносних и других својстава возила у саобраћају**, анализирати стање, извештавати јавност о резултатима и спроводити **кампање** чији је циљ унапређење безбедносних својстава возила у саобраћају (кампање усмерене ка техничкој исправности возила, обавезној опреми, посебно у зимским условима, итд.).

У годишње програме безбедности саобраћаја, град Београд ће имплементирати и **подршку власницима пољопривредних машина**, које користе јавне саобраћајнице, куповином и поделом одговарајућих ротационих светала и одговарајућим кампањама.

У циљу боље уочљивости и видљивости бицикла, Град ће подстицати употребу одговарајућих светала и ретрорефлектујућих материјала за бицикле. За моторизоване двоточкаше спроводиће се одговарајуће кампање, у циљу унапређења уочљивости и техничке исправности ових возила.

УНАПРЕЂЕЊЕ ПОНАШАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

Град Београд ће успоставити редовно **истраживање понашања** учесника у саобраћају, праћењем индикатора безбедности саобраћаја, и то по општинама и збирно за град Београд. У складу са развијеном методологијом и уоченим потребама пратиће се **кључни индикатори безбедности саобраћаја**: употреба сигурносних појасева, употреба кацига, употреба дечијих система заштите, брзине возила на путу, вожња под утицајем алкохола, поштовање светлосне и друге сигнализације, понашање пешака и бициклиста итд. Добијени резултати ће се редовно анализирати и поредити са другим деловима Србије, али и се градовима Европске уније.

Истраживањем ставова и понашања у саобраћају пратиће се ефекти примењених програма безбедности саобраћаја. Пажња ће се посветити **координираним активностима у оквиру кампања** намењеним унапређењу безбедности саобраћаја и **саобраћајно-полицијске принуде**, чиме ће се унапредити знање, понашање, **поштовање** и **прихватање** прописа од стране учесника у саобраћају.

За моторизоване двоточкаше спроводиће се одговарајуће кампање, у циљу повећања употребе **заштитне кациге**, бољег поштовања ограничења **брзине**, унапређења **уочљивости**, смањивања вожње под утицајем **алкохола** итд.

Редовним истраживањима стања безбедности деце, а посебно у зонама школа, дефинисаће се одговарајући **сет мера усмерених ка заштити деце у угроженим локацијама и зонама школа**, а посебан сет мера ће се односити на **саобраћајно образовање и васпитање** деце чиме ће деца стећи одговарајућа знања за безбедно учествовање у саобраћају, али и стећи исправне ставове и коначно понашати се безбедно у свакодневном саобраћају.

Применом одговарајућих мера отклониће се "грешке" у систему које доприносе повећаној угрожености старих лица, учесника у саобраћају. Прво, **прилагођавањем саобраћајног окружења за безбедно кретање** (тротоари и пешачке стазе без препрека) и прелазак коловоза (одговарајуће време трајања зеленог светла за пешаке, изградња разделних острва – одморишта, која би омогућила безбедно двофазно прелажење коловоза, примена успоривача брзина у зонама атракција итд.), и друго, **добро испланираним и координираним превентивно-пропагандним мерама** утицаће се на промену свести и понашања старих лица у саобраћају.





Град Београд ће стриктно спроводити **примену стандарда пројектовања саобраћајне инфраструктуре, посебно са аспекта деце, старих лица и особа са инвалидитетом**. Пре давања употребних дозвола за нове саобраћајнице спровешће се провера испуњености услова из стандарда пројектовања саобраћајница, имајући у виду потребе деце, старих лица и особа са инвалидитетом и захтеваће стриктно поштовање стандарда пројектовања.

За **постојеће саобраћајнице**, Град Београд ће на основу доступних, реализованих истраживања применити одговарајуће мере **побољшање приступачности** саобраћајне инфраструктуре, за унапређење безбедности особа са инвалидитетом, а посебно у зонама школа, домова здравља, зграда општина и објеката пошта.

Град Београд ће приликом одабира оператора јавног градског превоза путника тражити да оператори у свом возном парку имају **довољан број возила прилагођених особама са посебним потребама**, а оператори ће приликом креирања редова вожњи обезбедити равномерну расподелу (заступљеност) возила, која су прилагођена особама са посебним потребама у редовима вожњи.

УНАПРЕЂЕЊЕ АКТИВНОСТИ ПОСЛЕ НЕЗГОДЕ

Град ће, **информисањем** о стању безбедности саобраћаја, **обуком** за указивање прве помоћи и **бољом координацијом** служби које излазе на место саобраћајне незгоде, повећати свест о проблемима безбедности саобраћаја и могућностима за смањивање последица незгода које се догађају. Град ће подржати здружене вежбе и друге видове стручног усавршавања и **унапређења координације рада интервентних служби** (службе хитне помоћи, саобраћајне полиције, сектора за ванредне ситуације и других). Савет за безбедност саобраћаја ће, најмање једном годишње (нпр. поводом Дана сећања на жртве саобраћајних незгода), иницирати и подржати медијски пропраћене **заједничке вежбе** које ће бити стручно припремљене и координирано реализоване. У циљу даљег унапређења рада интервентних служби, град Београд ће подржати и **друге видове стручног усавршавања** интервентних служби, као и њихово **опремање**.

Град Београд ће додатно спровести студију, у оквиру које ће организовати **истраживање промена живота** које трпе повређени, односно породице повређених и погинулих лица у саобраћају. Ова истраживања ће послужити за **боље и ефикасније планирање кампања** и сагледавање могућности подршке наведеним категоријама грађана. Поред тога град Београд ће подржати активности и пројекте **удружења грађана** која окупљају жртве саобраћајних незгода, а посебно активности којима се смањују патње повређених лица и њихових породица, и мотивисати **медије** да више пажње посвете проблемима жртава незгода итд.

7. НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ И ОДГОВОРНОСТИ

Активности наведене кроз кључне области деловања се спроводе у складу са надлежностима и одговорностима, дефинисаним у одговарајућим нормативним актима. Најважнији носиоци активности у систему унапређења безбедности саобраћаја у граду Београду су:

- Скупштина града Београда;
- Градоначелник града Београда;
- Градско веће града Београда;
- Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама, од којих су најзначајније:
 - ❖ Секретаријат за саобраћај
 - ❖ Секретаријат за образовање и дечју заштиту са предшколским установама, основним и средњим школама;
 - ❖ Секретаријат за здравство;
 - ❖ Комунална полиција;
 - ❖ Секретаријат за инспекцијске послове;
- Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима;
- Јавна комунална предузећа: ЈКП „Београд пут“; ЈКП „Паркинг сервис“ и ЈКП „Јавно осветљење“;
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда;
- МУП – Управа саобраћајне полиције;
- Привредна комора Београда;
- Високошколске установе;
- Транспортне компаније;
- Превозници у систему јавног градског превоза путника;
- Невладине организације;
- Осигуравајуће компаније;
- Градске општине;
- Општинска тела за координацију послова безбедности саобраћаја;
- Средства јавног информисања;
- Остале институције.

СКУПШТИНА ГРАДА БЕОГРАДА

Скупштина града има важну улогу у безбедности саобраћаја, с обзиром да усваја сва стратешка документа везана за управљање саобраћајем у граду, а самим тим и управљањем безбедношћу саобраћаја.

Са друге стране Скупштина редовно прати стање безбедности саобраћаја - макар два пута годишње, расправља о стању безбедности саобраћаја у Граду и о реализацији ове Стратегије.

ГРАДОНАЧЕЛНИК

Градоначелник врши све послове који су му законом и другим прописима поверени. Одговоран је да именује стручне чланове Савета за безбедност саобраћаја, дефинише њихове обавезе и одговорности и створи услове за ефикасан рад Савета.





Стара да се обезбеде довољна средства и други ресурси за успешно спровођење Стратегије. Градоначелник ће редовно тражити и анализирати извештаје о мерама и акцијама у циљу унапређења безбедности саобраћаја, о постигнутим резултатима и проблемима који постоје у реализацији појединих активности. У ситуацијама када уочи да се поједине мере из Стратегије не спроводе или се не спроводе у складу са Стратегијом, градоначелник ће предузимати мере из своје надлежности, у циљу решавања насталих проблема и враћања на доследно спровођење стратегије. Редовно ће, два пута годишње, припремати извештаје за Градско веће и за Градску скупштину о стању и проблемима безбедности саобраћаја, односно о реализацији ове стратегије.

ГРАДСКО ВЕЋЕ

Градско веће ће, у складу са својим прописаним овлашћењима, пратити и подржавати реализацију стратегије. На својим седницама ће анализирати стање безбедности саобраћаја и спровођење Стратегије. На основу сталног праћења стања и проблема у спровођењу Стратегије, Градско веће ће два пута годишње, размотрити и проследити извештај Скупштини града. Сви чланови Градског већа ће, у оквиру својих надлежности, бити посвећени реализацији ове Стратегије, подржавати рад Савета за безбедност саобраћаја, подстицати друге субјекте да се ангажују и радити на унапређењу хоризонталне и вертикалне координације.

ПРЕДСЕДНИЦИ ОПШТИНА

Председник општине оснива општинско тело за координацију (Комисија, Савет и сл.) и именује чланове тог тела, ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга градских општина. Стара се о средствима неопходним за унапређење безбедности саобраћаја из општинске надлежности. Тражиће извештај о стању безбедности саобраћаја и пратити реализацију стратегије и активности планираних на општинском нивоу, а у случају евентуалних проблема у реализацији, предузимаће мере у својој надлежности да исте отклони. Такође, припремаће извештај о реализацији стратегије и стању безбедности саобраћаја за Општинско веће најмање два пута годишње.

ВЕЋА ГРАДСКИХ ОПШТИНА

Веће градских општина ће у складу са својим овлашћењима пратити реализацију стратегије, а посебно делове стратегије који су у надлежности општине. Сви чланови Већа градских општина ће подржавати и бити посвећени реализацији стратегије, а најмање два пута годишње би требало да припреме извештај за Градско веће о реализацији и евентуалним проблемима у реализацији Стратегије. Сви чланови Већа градских општина ће подржавати рад локалног тела за координацију послова безбедности саобраћаја и подстицати друге субјекте да се ангажују.

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ

Секретаријат за саобраћај има кључну улогу у систему управљања саобраћајем и безбедношћу саобраћаја у граду Београду. Основна улога у погледу безбедности саобраћаја јесте праћење система безбедности саобраћаја и реаговање у циљу отклањању недостатака у систему. Поред тога, организује и спроводи превентивно-промотивне мера у области безбедности саобраћаја. Са Секретаријатом за образовање је одговоран је за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања, за унапређење саобраћајног окружења у зонама школа и другим зонама са повећаним присуством рањивих учесника у саобраћају и за унапређење понашања учесника у саобраћају у овим зонама.

Секретаријат за саобраћај даје сагласност за одржавање спортских или других приредби на путу, даје сагласност на саобраћајни пројекат за постављање привремене саобраћајне сигнализације, организује снимање саобраћаја и других величина саобраћајног тока на јавним путевима, обавља техничко регулисање саобраћаја на општинским путевима и улицама у насељима. Такође, Секретаријат за саобраћај дефинише саобраћајно-техничке услове за планске документе и издаје потврде о усклађености пројеката са планским документима; спроводи одржавање и коришћење јавног простора за паркирање, организује јавни линијски превоз. Секретаријат је надлежан и за реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење и управљање општинским путевима и улицама у насељу, као и државним путевима (осим аутопута).

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ОБРАЗОВАЊЕ И ДЕЧЈУ ЗАШТИТУ

Секретаријат за образовање и дечју заштиту је одговоран за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају; за обезбеђивање и спровођење потреба из области образовања и васпитања у складу са законом; за подстицање остваривања програма и облика рада са децом предшколског узраста у складу са законом и реализацију конкурса друштвених и невладиних организација из области дечје заштите и врши друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ЗДРАВСТВО

Секретаријат за здравство са својих 5 завода на примарном нивоу обављања здравствене делатности обезбеђује и спроводи здравствену заштиту од интереса за грађане на територији града. Задужен је за међусекторску сарадњу, координирање, подстицање, организацију и усмеравање спровођења делатности у области јавног здравља на територији града, као и за промоцију здравља и спровођење мера за очување и унапређење здравља, спречавање и сузбијање болести и фактора ризика.





СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА СПОРТ И ОМЛАДИНУ

Секретаријат за спорт и омладину је задужен за праћење активности и сарадња са удружењима од јавног значаја за рад са младима, савезима, удружењима младих и удружењима за младе, као и за стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота.

КОМУНАЛНА ПОЛИЦИЈА

Комунална полиција врши надзор у јавном градском, приградском и другом локалном саобраћају, у складу са законом и прописима града; брине се о заштити животне средине, културних добара, локалних путева, улица и других јавних објеката од значаја града и спроводи одржавање комуналног реда .

СЕКТОР ЗА САОБРАЋАЈНИ ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР

Врши инспекцијски надзор над локалним превозом, односно над превозом путника у градском саобраћају, што подразумева превоз путника на подручју града, као и превоз између насељених места на територији града, трамвајима, тролејбусима и аутобусима; ванлинијским превозом путника; линијским и ванлинијским превозом ствари; превозом за сопствене потребе лица и ствари и такси превозом. Поред тога, врши инспекцијски надзор над одржавањем и заштитом општинских и државних путева из надлежности града Београда. Обавља управно-правне послове у области комуналног и саобраћајног инспекцијског надзора. Израђује захтеве за покретање прекршајног поступка, пријаве за привредне преступе, кривичне пријаве, пријаве Суду части, жалбе на решења Прекршајног суда, одговори на тужбе, разматра жалбе изјављене на одлуке које доносе инспектори у првостепеном поступку и даје инструкције за поступање првостепеног органа по жалби.

КАНЦЕЛАРИЈА ЗА МЛАДЕ И САРАДЊУ СА УДРУЖЕЊИМА

Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима обезбеђује стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота, спровођење друштвено одговорних кампања из области екологије, безбедности, солидарности, здравља младих.

ИНСТИТУЦИЈЕ ВЕЗАНЕ ЗА ЈАВНИ ГРАДСКИ ПРЕВОЗ ПУТНИКА

У Београду јавни градски превоз путник обављају Градско саобраћајно предузеће „Београд“, Саобраћајно предузеће „Ласта“, Железничко-транспортно предузеће „Београд“ - градска железница „Беовоз“ и приватни аутобуски превозници. Са обзиром на значај јавног превоза у целокупном саобраћајном систему града Београда од изузетног значаја је да субјекти који врше јавни градски превоз путника у својим пословним политикама и процедурама које спроводе имплементирају безбедност саобраћаја као једну од кључних области.

САВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА ГРАДА БЕОГРАДА

Основни задатак Савета за безбедност саобраћаја Града Београда је да утврди односно креира предлог програма коришћења средстава намењених за финансирање унапређења безбедности саобраћаја. Поред тога прати реализацију мера и њихове ефекте и о томе извештава градоначелника и Градско веће. Прати реализацију циљева дефинисаних Стратегијом. Посебно је важна сарадња и координација са општинским телима за координацију послова безбедности саобраћаја. Савет за безбедност саобраћаја ће, по потреби, у свој рад укључивати и стручњаке и друга лица која могу помоћи у унапређењу рада Савета и унапређењу безбедности саобраћаја, а својим радом и посвећеношћу, Савет ће стално унапређивати координацију послова у области безбедности саобраћаја.

ОПШТИНСКА ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ ПОСЛОВА БЕЗБЕДНОСТА САОБРАЋАЈА

Задатак општинског тела за координацију послова безбедности саобраћаја (Савет, Комисија и сл.) је да припрема предлог програма коришћења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја на општинском нивоу. Поред тога, прати стање безбедности саобраћаја и реализацију предлога мера, чиме утврђује ефекте. Сарађује са Саветом за безбедност саобраћаја Града Београда.

МУП – УПРАВА САОБРАЋАЈНЕ ПОЛИЦИЈЕ

Саобраћајна полиција ће вршити непосредну контролу и регулисање саобраћаја, обезбедиће поштовање прописа о безбедности саобраћаја, радиће на откривању, евидентирању и санкционисању прекршаја у саобраћају. Вршиће управно-правне и инспекцијско-техничке послове из своје надлежности, увиђаје саобраћајних незгода, евидентирање саобраћајних незгода итд. Поред тога обавештаваће јавност, а посебно Савет за безбедност саобраћаја Града Београда и Градоначелника о актуелном стању и проблемима безбедности саобраћаја.

ПРИВРЕДНА КОМОРА БЕОГРАДА

Привредна комора Београда је интересна, самостална, пословна, стручна организација привредних друштава, предузетника и других облика организовања, који обављају привредну делатност (пољопривреда, индустрија, грађевинарство, трговина, саобраћај, угоститељство и др.) и које повезује заједнички пословни интерес на територији града Београда.

У оквиру својих задатака Комора дефинише стратегије привредног развоја Београда, прати проблеме појединих области, бави се усавршавањем својих чланова, организује презентације нових нормативних аката од интереса за привреду и друге послове у којима се између осталог налази и безбедност саобраћаја. Такође учествује у раду Савета за безбедност саобраћаја Града Београда.





ВИСОКОШКОЛСКЕ УСТАНОВЕ

Високошколске установе су одговорне за школовање високо стручних и образованих професионалаца. Одговорне су за развој и примену најновијих научних достигнућа, трансфер знања и технологија, реализацију стручних и научних студија и пројеката и промовисање резултата тих истраживања. Представници високошколских установа на којима се изучава безбедност саобраћаја ће бити укључени у Тела за координацију послова безбедности саобраћаја на општинском нивоу и Савета за безбедност саобраћаја Града Београда.

ТРАНСПОРТНЕ КОМПАНИЈЕ

Транспортне компаније су одговорне да свој возни парк и особље буде на високом нивоу безбедности саобраћаја, што подразумева технички исправна возила, транспорт организован у складу са правилима струке и нормативима, високо обучене и посвећене возаче професионалце.

НЕВЛАДИНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ

Невладине организације и удружења су одговорни за уочавање, критику и истицање неправилности у систему безбедности саобраћаја. Поред тога, одговорни су да поверене послове обављају савесно и посвећено.

ОСИГУРАВАЈУЋЕ КОМПАНИЈЕ

Осигурања су директно погођена исплатама штета насталим у саобраћајним незгода. Интерес осигуравајућих компанија је да улажу у безбедност саобраћаја како би на основу веће безбедности и самим тим већих укупних премија, а мањег броја штета за исплату остваривали већу добит. Због тога ће осигурања, поред већ законом прописаног дела за издвајање за безбедност саобраћаја (постављање камера), издвајати додатни новац од премија у сврху учествовања у финансирању кампања у безбедности саобраћаја, финансирању научно-истраживачких пројеката унапређења безбедности саобраћаја, а посебно безбедности возила и др.

СРЕДСТВА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА

Средства јавног информисања, односно медији су одговорни за информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају и обавештавању о последицама небезбедног понашања у саобраћају. Такође, имају изузетно важну улогу у промени свести и понашања учесника у саобраћају и у креирању јавног мњења. С обзиром на распрострањеност и доступност омогућавају примену превентивно-пропагандних мера према најширој популацији.

ОСТАЛЕ ИНСТИТУЦИЈЕ

Савет за безбедност саобраћаја Града Београда ће анализирати капацитет и рад свих субјеката значајних за безбедност саобраћаја и подстицати њихову посвећеност и рад на унапређењу безбедности саобраћаја, а посебно на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања у предшколским установама и основним школама.

8. СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА ДЕЦЕ У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

Према Уставу Републике Србије право на живот је неприкосновено, а дете има право на посебну заштиту. Из тога се намеће безбедност деце у саобраћају као приоритет, односно обавеза државе да заштиту деце истакне у први план. Закон о основама система образовања и васпитања („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 52/11, 55/13 и 35/15) уређује основе система предшколског, основног и средњег образовања и васпитања. Пропис треба да пружи основ за увођење и спровођење саобраћајног образовања и васпитања деце и младих кроз наставу и остале активности, на квалитативном и квантитативном нивоу који ће обезбедити да долазеће генерације стичу ставове и имају знање неопходно за безбедно и одговорно учествовање у саобраћају, а што је дефинисано и у "Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, 2015-2020".

Најчешће околности страдања деце у саобраћају су: незнање, неспремност, неискуство, мало животно и саобраћајно искуство, психофизичке карактеристике, слабе дечије способности итд. Због крхке физичке грађе деца лакше бивају повређена, али ређе смртно страдају у саобраћају. Породица трпи највеће последице страдања деце у саобраћају. Међутим, и друштво трпи велике друштвено-економске последице страдања деце у саобраћају. Према доступним подацима¹², деца у Београду најчешће страдају као путници у возилу и у већини случајева је непоштовање законских прописа од стране деце, односно родитеља главни узрок страдања. Деца пешаци су друга најбројнија категорија учесника по учесталости страдања, а пут од куће до школе најкритичнија деоница где се незгоде догађају. По овом питању потребно је мере и активности усмерити на саобраћајно образовање и васпитање деце, у циљу унапређења понашања деце у саобраћају. Са друге стране, неопходно је системски деловати на прилагођавање окружења (инфраструктуре) потребама и могућностима деце. Коначно, неопходно је континуирано спроводити мере и активности према возачима, у циљу унапређења понашања возача, а посебно у циљу учвршћивања исправних навика и правилног односа према деци у саобраћају.

Деца у Београду су различито угрожена у саобраћају према годинама старости. У зависности од положаја школе и места становања, од прилагођености инфраструктуре деци, као и од односа родитеља према ризицима у саобраћају. Деца до 8, 9 или 10-те године живота, најчешће учествују у саобраћају у пратњи старијих особа (родитеља, старатеља, другог члана породице и сл.).¹³ Након десете године живота, деца углавном самостално учествују у саобраћају, као пешаци, а ређе као бициклисти. Као последица повећане мобилности, у односу на мало саобраћајно искуство, у овом узрасту се јавља повећање ризика учешћа у саобраћају. Разумевање понашања деце у саобраћају је неопходан услов за дефинисање кључних фактора настанка опасних ситуација у којима учествују деца.

¹² <http://serbia.gdi.net/azbs>

¹³ Студија "Макроистраживање страдања деце у саобраћају у Београду у периоду 2002-2006.", Саобраћајни факултет, Београд, 2009.





Понашање деце је врло често непредвидиво и зависи од бројних фактора, међу којима се могу истаћи: ограничене способности деце, физички раст / висина деце, мало животно и саобраћајно искуство, склоност ка ризицима и доказивању, неразумевање и потцењивање ризика у саобраћају, слаба обрада информација и координација покрета у односу на информације, слаба процена брзине и удаљености возила, прецењивањем својих могућности, хиперактивност итд. Неретко је присутно и опасно доказивање и такмичење између деце (нпр. ко ће брже претрчати коловоз испред возила и слично). Деца често греше и у процени времена потребног за прелазак улице, при чему на њихово понашање утиче много различитих карактеристика.

Физичке карактеристике деце која похађају основну школу, као што су: телесна конституција, мала висина и дужина корака, уз карактеристике понашања, представљају специфичности које често доводе до стварања изненадне и неочекиване појаве детета на коловозу, па возачи немају техничке могућности благовременог реаговања и избегавања изненадно створене опасне ситуације. Безбедност деце у саобраћају, у великој мери, зависи од осталих учесника у саобраћају, а посебно од оних који им представљају узор.

Наведене чињенице указују на то да савремен концепт заштите деце у саобраћају мора да подразумева концепт прилагођавања саобраћајног окружења потребама деце. На основу искуства примене мера развијених земаља, главни правци деловања у области заштите деце у саобраћају усмерени су на: саобраћајно-грађевинско уређење зона школа и других објеката који су деци атрактивни, унапређење саобраћајног образовања и васпитања које почиње што раније у породици, а заокружује се у стварним саобраћајним условима, пооштравање казни за прекршаје којима се угрожавају деца, спровођење мере којима се унапређује коришћење дечијих седишта у возилима, кацига за децу-бициклисте, спровођење различитих кампања усмерених према родитељима, деци и возачима итд.

Саобраћајне незгоде спадају у пет најчешћих узрочника смрти деце у свету. Влада Републике Србије је усвојила националну "Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, 2015-2020."¹⁴ У овом документу су предвиђени национални циљеви, међу којима је и циљ: "да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године ... и да се преполови годишњи број тешко повређене деце у саобраћају до 2020, у односу на 2011"¹⁵.

У Београду, у претходних пет година (2011-2015. године) у саобраћајним незгодама смртно је страдало 13-оро деце, једно у својству возача (старо 8 година), 5 у својству пешака (старости 8, 10, 11, 12 и 14 година) и 7 у својству путника (старости 3, 4, 5, 6, 9, 12 и 13 година), док су у истом периоду била повређена 2.002 детета¹⁶. За достизање ових, веома амбициозних циљева, неопходно је да град Београд ојача систем безбедности саобраћаја.

¹⁴Службени гласник, 05 Број 344-1721/2015-1, од 02. јуна 2015. године.

¹⁵ Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, 2015-2020, стр. 36

¹⁶Агенција за безбедност саобраћаја - <http://serbia.gdi.net/azbs/>

8.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА

На територији града Београда постоји низ институција/субјеката који су, према Закону, Статуту града Београда и другим прописима, обавезни да се баве и унапређују безбедност деце у саобраћају. Постојећи капацитети су анализирани у циљу дефинисања жељеног стања, односно простора за унапређење и мера које ће се спровести како би из постојећег стања достигли жељено.

Да би се примениле праве и најефикасније мере неопходно је имати у виду којим институционалним капацитетима располаже град Београд и који капацитети могу бити искоришћени како би се безбедност саобраћаја деце унапредила. Најзначајнији субјекти у Граду који су одговорни за безбедност деце у саобраћају, а посебно за саобраћајно образовање и васпитање, су:

- Скупштина града Београда;
- Градоначелник града Београда;
- Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама, од којих су, за безбедност деце у саобраћају, најзначајније:
 - Секретаријат за саобраћај
 - Секретаријат за образовање и дечију заштиту са предшколским установама, основним и средњим школама и
 - Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима.
- Градске општине;
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда;
- МУП – Управа саобраћајне полиције,
- Средства јавног информисања итд.

Значајно је истаћи да унутар Секретаријата за саобраћај (СзС) функционише Сектор за безбедност саобраћаја и информисање, а у овом сектору Одељење за безбедност саобраћаја.

Наведен институције имају низ законом прописаних надлежности којима, директно или индиректно, унапређују безбедност деце у саобраћају.

Надлежности скупштине града Београда су утврђене Статутом града Београда. Према члану 31. Статута, Скупштину града чини 110 одборника. Надлежности Скупштине Града које су дефинисане законима, Статутом Града и другим актима, а имају директну или индиректну везу са безбедношћу деце у саобраћају су:

- доноси **програм развоја града** и појединих делатности;
- доноси стратегију регионалног развоја и **стратешке планове и програме** у областима из надлежности града, у складу са законом;
- доноси регионални просторни план за подручје града, просторни план за делове административног подручја града ван обухвата генералног плана, односно генералног урбанистичког плана, са елементима просторног плана јединице локалне самоуправе и програм имплементације регионалног просторног плана;
- доноси прописе и друге опште и појединачне акте;
- оснива органе, службе, јавна предузећа, установе, организације и друга правна лица утврђена овим статутом и врши надзор над њиховим радом;





- именује и разрешава управни и надзорни одбор установе, организације и службе чији је оснивач; именује и разрешава директоре установа, организација и служби чији је оснивач и даје сагласност на њихове статуте и врши друга права оснивача, у складу са законом, осим оних која су по одредбама овог статута у надлежности другог органа;
- именује и разрешава надзорне одборе и директоре јавних предузећа чији је оснивач; даје сагласност на њихове статуте, на годишње програме пословања, на финансијске извештаје, на одлуке о задуживању јавних предузећа, на одлуке о улагању капитала, на одлуке о статусним променама и оснивању других правних субјеката, на одлуке о расподели добити, односно начину покрића губитака, као и на друге одлуке у складу са законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса, овим статутом, као и оснивачким актом;
- утврђује критеријуме и мерила за обим буџета градских општина ...

Свака од наведених надлежности има утицај на безбедност деце у саобраћају. Спроводећи послове из својих надлежности, Скупштина Града креира амбијент у коме се планира намена простора, граде школе и предшколске установе, одвија саобраћајно образовање и васпитања, усмерава рад органа, служби, јавних предузећа, установа и др. организација у Граду. Скупштина дефинише и расподелу буџета Града, доноси и најважније стратешке и планске документе Града, па и Стратегију безбедности саобраћаја. Скупштина града, најмање два пута годишње, разматра стање безбедности саобраћаја у Граду и спровођење Стратегије безбедности саобраћаја. Унапређењем својих функција и већом посвећеношћу питањима безбедности саобраћаја, Скупштина града може значајно унапређивати амбијент и окружење и тако допринети развоју и унапређењу безбедности саобраћаја.

Надлежности Градоначелника су дате у Статуту града Београда - (члан 52. Статута Града). Надлежности градоначелника града Београда које пружају могућност за директно и индиректно повећање безбедности деце на територији града Београда су:

- непосредно извршава и стара се о извршавању одлука и других аката Скупштине града;
- предлаже начин решавања питања о којима одлучује Скупштина града;
- наредбодавац је за извршење буџета;
- оснива буџетски фонд и утврђује програм коришћења средстава буџетског фонда, у складу са законом;
- усмерава и усклађује рад Градске управе;
- одлучује о прибављању и располагању стварима у јавној својини града у складу са законом и овим статутом;
- закључује уговоре о прибављању и располагању стварима у јавној својини града, у складу са законом и овим статутом;
- одлучује о организовању и спровођењу јавних радова;
- образује стручна радна тела...

Ако се за Скупштину може рећи да креира амбијент, онда се може рећи да градоначелник има највеће могућности да обезбеди доследно извршавање замишљеног система управљања градом, па и управљања безбедношћу саобраћаја.

Обезбеђење буџета и наменско коришћење новца за безбедност саобраћаја, политичка подршка, медијска подршка итд. највише зависе од градоначелника. С обзиром на бројне друге одговорности градоначелника, тешко је очекивати да се више посвети безбедности деце у саобраћају.

Надлежности Градске управе су дате у статуту града Београда, члан 62:

- припрема прописе и друге акте које доносе Скупштина града, градоначелник и Градско веће;
- решава у управном поступку у првом степену о правима и дужностима грађана, предузећа, установа и других организација у управним стварима из надлежности града;
- обавља послове управног надзора над извршавањем прописа и других општих аката Скупштине града;
- извршава законе и друге прописе чије је извршавање поверено граду.

Градска управа најмање два пута годишње доставља Скупштини града, градоначелнику и Градском већу извештај о раду на извршавању послова из надлежности града и поверених послова. У оквиру Градске управе се образују унутрашње организационе јединице које врше сродне послове. Овакво уређење градске управе је прописано Статутом града Београда, чл. 65. Организационе јединице, у оквиру Градске управе, су:

Секретаријати (Одлука о управи града Београда, чл. 55):

- Секретаријат за финансије
- Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове
- Секретаријат за послове легализације објеката
- Секретаријат за комуналне и стамбене послове
- Секретаријат за енергетику
- Секретаријат за имовинске и правне послове
- **Секретаријат за саобраћај**
- Секретаријат за заштиту животне средине
- Секретаријат за привреду
- Секретаријат за културу
- **Секретаријат за образовање и дечју заштиту**
- **Секретаријат за спорт и омладину**
- **Секретаријат за здравство**
- Секретаријат за социјалну заштиту
- Секретаријат за инспекцијске послове
- Секретаријат за управу

За обављање одређених послова из делокруга секретаријата образоване су управе и дирекције у саставу секретаријата.

Посебне организације (Одлука о управи града Београда, чл. 72):

- Агенција за инвестиције и становање
- **Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима**
- Комунална полиција
- **Стручне службе** (Одлука о управи града Београда, чл. 72):
- Служба за скупштинске послове и прописе
- **Служба за информисање**





- Служба за комуникације и координацију односа са грађанима
- Служба за опште послове
- Служба начелника Градске управе
- **Кабинет градоначелника**
- Кабинет председника Скупштине града
- **Кабинет градског менаџера**

Савет за безбедност саобраћаја Града Београда је тело које формира Градоначелник и које, према Закону о безбедности саобраћаја има веома важне функције координације послова безбедности саобраћаја. Савет треба да покреће и систематски прати све активности унапређења безбедности саобраћаја, да помаже и подржава све субјекте да се ангажују на унапређењу безбедности саобраћаја. Посебно је важно да Савет за безбедност саобраћаја Града Београда стручно припрема предлог Програма коришћења средстава која су намењена безбедности саобраћаја, да на својим седницама редовно разматра стање и проблеме безбедности саобраћаја, да разматра спровођење мера и активности из Стратегије безбедности саобраћаја и учинак предузетих мера, да предлаже унапређење или корекцију мера, односно корекцију делова Стратегије. Градски савет би требало да иницира и прати оснивање општинских тела за безбедност саобраћаја, да прати и подржава рад на нивоу градских општина и обезбеди вертикалну координацију са Градом и Републиком. Савет је одговоран и да обезбеди хоризонталну координацију свих субјеката у граду.

Секретаријат за саобраћај обавља низ послова везаних за унапређење целокупне безбедности саобраћаја на територији града Београда, међутим у овом делу ће акценат бити стављен на активности секретаријата односе на безбедност деце у саобраћају, а то су:

- режим, техничко регулисање и организацију саобраћаја;
- реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење и управљање општинским путевима и улицама у насељу, као и државним путевима (осим аутопута);
- јавне набавке у области саобраћаја и друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима;
- Секретаријат врши и послове државне управе које Република повери Граду у области саобраћаја.

Послови који се односе на реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење и управљање општинским путевима и улицама у насељу, као и државним путевима (осим аутопута), уређивање и обезбеђивање посебних услова за постављање рекламних паноа и вођење одговарајуће евиденције обављају се у **Дирекцији за путеве**. Секретаријат за саобраћај непосредно спроводи или се стара о спровођењу веома значајних мера и активности управљања саобраћајем у Граду, па и мере и активности које директно или индиректно имају циљ да унапреде безбедност саобраћаја. Секретар за саобраћај је, по правилу, председник Савета за Безбедност саобраћаја Града Београда, па има изузетно важну функцију покретања свих субјеката да реализују мере из своје надлежности и координације њиховог рада.

Секретаријат за образовање и дечју заштиту у области образовања обавља послове који се односе на:

- обезбеђивање и спровођење потреба из области образовања и васпитања у складу са законом;
- планирање и реализацију изградње нових школских објеката, реконструкцију и инвестиционо одржавање постојећих школских објеката;
- праћење програма васпитно образовног рада и изборне наставе;
- спровођење поступака јавних набавки из надлежности секретаријата;
- стручно образовање запослених у школама;
- праћење стања заштите и безбедности ученика у школама;
- реализацију пројеката од значаја за област образовања и васпитања, конкурса за стипендирање талентованих средњошколаца и студената и студената и средњошколаца са инвалидитетом;
- сарадњу са другим надлежним установама и организацијама;
- координацију рада интерресорних комисија за процену потреба за пружањем додатне образовне, здравствене или социјалне подршке детету и ученику и врши друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

Секретаријат у области образовања обавља и поверене послове инспекцијског надзора над радом установа из области образовања и васпитања, као и друге послове државне управе које република повери граду.

Секретаријат за образовање и дечју заштиту у области дечје заштите обавља послове који се, између осталог, односе на:

- праћење потреба породица, планирање изградње нових објеката, реконструкцију и инвестиционо одржавање постојећих предшколских установа;
- финансирање изградње, реконструкције, инвестиционог одржавања и опремања предшколских установа;
- организација и финансирање делатности у издвојеним одељењима у просторима основних школа и другим просторима који испуњавају услове за обављање делатности предшколског васпитања и образовања; доношење мреже предшколских установа на територији града;
- јавне набавке из надлежности секретаријата; активности везане за именовање управних одбора предшколских установа и установа за рекреативни боравак деце;
- подстицање остваривања програма и облика рада са децом предшколског узраста у складу са законом;
- реализацију конкурса друштвених и невладиних организација из области дечје заштите и врши друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

С обзиром да је рад предшколских установа и основних школа у надлежности Секретаријата за образовање и дечју заштиту, јасно је да овај секретаријат треба да ојача своје капацитете и преузме пуну одговорност за унапређење саобраћајног образовања и васпитања. Зато је неопходно да у овом секретаријату постоје руководиоци и запослени који ће у опису послова имати праћење и унапређење процеса саобраћајног образовања и васпитања.





Посебно је важно да преузме одговорност, организује, односно омогући и подстиче стручно усавршавање васпитачица, учитеља/ица, наставника, педагога и других запослених, у области саобраћајног образовања и васпитања.

Београдско школство

На територији града Београда има 17 предшколских установа чији је оснивач Скупштина града Београда.

На подручју 17 градских општина има 203 основних и 87 средњих школа.

Основне школе – 203¹⁷:

- Редовне 168
- Специјалне 15
- Музичке 14
- Балетска 1
- Школе за основно образовање одраслих 5

Средње школе – 87¹⁸:

- Гимназије 21
- Стручне 51
- Музичке 9
- Уметничке 1
- Специјалне 5
- Више школе¹⁹ - 16

Универзитети²⁰ - 11

- Универзитет у Београду
- Универзитет уметности
- Остали универзитети - 9

Директори предшколских установа, основних и средњих школа, као и сви запослени који раде у наставно-образовном процесу, треба да садржаје саобраћајног образовања и васпитања уклопе у наставни процес, да створе техничко-технолошке предуслове за успешан рад и да стално унапређују саобраћајно образовање и васпитања.

Секретаријат за спорт и омладину врши послове који се односе на:

- учешће у обезбеђењу реализације међуопштинског нивоа предшколских и школских такмичења;
- организацију и одржавање спортских такмичења и манифестација од значаја за град;
- реализацију програма за децу и младе за време школског зимског и летњег распуста;
- праћење активности и сарадња са удружењима од јавног значаја за рад са младима, савезима, удружењима младих и удружењима за младе;

¹⁷Службени лист Града Београда, бр. 6/2012, 23/2012, 37/2013, 57/2013, 61/2014, 66/2014, 38/2015 и 61/2016

¹⁸<http://www.beograd.rs/cir/zivot-u-beogradu/1006-obrazovanje-i-nauka/>

¹⁹<http://www.beograd.rs/lat/zivot-u-beogradu/1530-visoke-skole/>

²⁰<http://www.beograd.rs/eng/zivot-u-beogradu/1534-univerziteti/>

- подстицање и праћење програма савеза, удружења младих и удружења за младе који су мултидисциплинарни по свом садржају и разноврсни по облику рада, а који имају за циљ спровођење градског акционог плана за младе;
- стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота;
- обезбеђивање услова за организовање семинара, стручних конференција, и других стручних окупљања од стране установа или организација, која имају међународни карактер, а која су део програмске активности удружења младих и удружења за младе као члана одговарајуће европске - међународне студентске асоцијације.

Секретаријат обавља и друге послове у овим областима у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима

Канцеларија је основана у оквиру процеса имплементације Националне стратегије за младе Републике Србије, као и Стратегије подршке развоју цивилног друштва на територији града Београда.

Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима обавља следеће послове:

- сарађује и реализује програме од интереса за младе заједно са локалним Канцеларијама за младе на територији града Београда;
- сарађује са установама преко којих се остварује јавни интерес у областима омладинског сектора, а које су основане од стране града и установа које организовано раде са надареним и талентованим младима;
- обезбеђује стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота;
- обезбеђује суфинансирање младих - ученика и студената за стручно усавршавање, учешће на међународним такмичењима и конгресима, односно другим стручним окупљањима у иностранству;
- обезбеђује услове за организовање семинара, стручних конференција, и других стручних окупљања од стране установа или организација, која имају међународни карактер, а која су део програмске активности удружења младих и удружења за младе као члана одговарајуће европске - међународне студентске асоцијације;
- обезбеђује једнак положај младих у друштву;
- подстицање и вредновање достигнућа младих у различитим областима;
- унапређивање могућности за квалитетно организовање слободног времена младих;
- спровођење друштвено одговорних кампања из области екологије, безбедности, солидарности, здравља младих.

Канцеларија обавља и послове обезбеђивања услова за рад удружења, успоставља партнерства са удружењима ради учествовања у припреми пројеката, учествује у креирању друштвеног амбијента који је подстицајан за цивилно друштво, даје подршку цивилном сектору у успостављању дијалога и јачању партнерстава са органима локалне самоуправе, иницира и спроводи развојне пројекте у сарадњи са удружењима, као и друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима.





Канцеларија обавља и друге послове у овим областима у складу са законом, Статутом града и другим прописима. Канцеларија има велики и значајан потенцијал, али овај потенцијал није довољно коришћен за покретање, подстицање и реализацију активности у безбедности саобраћаја. Било би значајно да Канцеларија у свом програму рада препозна активности којима би директно или индиректно, самостално или у сарадњи са другима, систематски унапређивала безбедност деце у саобраћају.

Посебно је важно да Канцеларија успостави добре комуникације са Саветом за безбедност саобраћаја Града Београда, са удружењима грађана која и својим програмима имају и активности на унапређењу безбедности саобраћаја и да их подржава у раду. За ово је неопходно да Канцеларија обучи или на други начин ангажује професионалце, стручњаке из области безбедности саобраћаја.

8.2. АНАЛИЗА ЗНАЊА/СТАВОВА/ПОНАШАЊА

Значајан утицај на безбедност саобраћаја имају ставови и знања учесника у саобраћају. Уколико су ставови човека погрешни/неисправни, а знања недовољна/нетачна, понашање човека у саобраћају ће бити погрешно, односно небезбедно. Важно је редовно вршити испитивања ставова, знања и понашања свих категорија учесника у саобраћају, а посебно деце и родитеља. Потребно је деци посветити посебну пажњу, пратити начин како се развијају у безбедне учеснике у саобраћају и укоренивати им исправне ставове о безбедности саобраћаја, трудити се да деца поседују минимум неопходног знања да би у саобраћају била безбедна. Понашање деце је неопходно пратити и, родитељима, наставницима и деци, указивати на грешке које чине у саобраћају. Неопходно је пратити и ставове, знања и понашања родитеља који за децу представљају узор и преносе модел понашања. Ставове, знања и понашања деце и њихових родитеља потребно је испитивати на нивоу града, али свих градских општина, појединачно. Резултате испитивања је потребно поредити са националним резултатима и видети колико су свака од школа, градских општина, а тиме и град Београд, постигли када су у питању ставови, знања и понашања деце и родитеља.

Како би се на адекватан начин испитали ставови знања и понашања деце и родитеља, на територији града Београда, спроведено је неколико истраживања. Наиме, један део истраживања односио се на испитивање знања, ставова и понашања деце предшколског и основношколског узраста, док се други део истраживања односио на испитивање знања ставова и понашања родитеља деце основношколског и предшколског узраста.

Деца предшколског узраста спадају у једну од најрањивијих група учесника у саобраћају. Наиме, ову категорију учесника одликује недостатак **животног** и саобраћајног искуства, недостатак основних знања потребних за безбедно учешће у саобраћају и нагли пораст изложености саобраћају.

На основу спроведених истраживања²¹ може се закључити да деца овог узраста, генерално посматрано, поседују задовољавајући ниво знања (вештина) за адекватно сналажење у једноставним саобраћајним ситуацијама. Резултати показују да се деца не разликују међусобно по степену утврђених знања, посматрајући њихову полну припадност. Утврђен степен знања је сличан и у урбаној и у руралној средини, те се може закључити да се у свим срединама посвећује довољно пажње у неговању одговарајућих васпитних модела за које су у овом узрасту најзаслужнији родитељи, тј. породица. Истраживањем је утврђено да су деца овог узраста (више од половине испитаних) имала потешкоће приликом утврђивања просторних релација (испред-иза, горе-доле, на, у, између, лево и десно, напред-назад и сл.). Са друге стране, у свим срединама су идентификоване разлике у знањима деце: издвајају се деца са одличним знањем и разумевањем, али постоје и деца која касне и слабо познају правила кретања по путу. Већ у овом узрасту расту разлике између деце која редовно похађају вртиће и обданишта, у односу на децу која не иду или нередовно иду у ове установе. У учењу је доминанта улога родитеља, па се успостављају и велике разлике између деце са којима се систематски ради и деце чији родитељи занемарују саобраћајно образовање и васпитање. У процесу учења нема довољно практичног вежбања, а посебно нема вежбања у саобраћајним условима.

Знатан део родитеља покушава да "потпуно штити децу", не дозвољавајући никакву самосталност у саобраћају. Са друге стране, неки родитељи прецењују могућности деце и омогућавају да деца буду самостална и у саобраћајним ситуацијама којима нису дорасла. Такође, потребно је деци, у раном узрасту, помагати да савладају знања и изграде исправне ставове који се односе на безбедно кретање пешака у саобраћају. Посебан значај би требало дати упознавању, разумевању и увежбавању преласка улице, у различитим условима.

Деца нижих разреда основне школе представљају популацију која је сачињена од ученика првог, другог, трећег и четвртог разреда. Ученици који похађају први разред представљају најосетљивију категорију у саобраћају, јер овој групи ученика предстоји усвајање потребног знања, ставова и вештина за безбедно учешће у саобраћају. Анализом резултата прикупљених истраживањем²² може се закључити да испитаници поседују задовољавајући ниво знања и ставова у свим разредима. Највећи скок у погледу стечених знања забележен је у популацији деце која похађају други разред. Девојнице су показале да боље познају прописе и правилна понашања у саобраћају, у односу на дечаке. Међутим, значајан број ученика је имао потешкоће приликом одговарања на питања везана за правилно прелажење улице и безбедне облике понашања које ова радња подразумева, припадајуће површине кретања учесника у саобраћају, за ношење заштитне кациге приликом управљања бициклом, па је потребно посебну пажњу посветити овим знањима.

²¹ Анализа образовне потребе деце предшколског и млађег школског узраста са изразом едукативног материјала, Агенција за безбедност саобраћаја, Саобраћајни факултет у Београду, Београд 2015.

²² Анализа образовне потребе деце предшколског и млађег школског узраста са изразом едукативног материјала, Агенција за безбедност саобраћаја, Саобраћајни факултет у Београду, Београд 2015.





Ученици нижих разреда често не показују очекивани ниво *компетенција* за правилно сналажење у ситуацијама када се крећу преко пешачког прелаза. Овакви подаци су извесна опомена да се приликом креирања наставних материјала мора узети у обзир и обнављање већ стечених знања.

Анализа података прикупљених из анкете родитеља¹¹ је показала да највећи број испитаника спада у групу породица са просечним или нешто вишим од просечних месечних прихода. Према узрасту испитаници се углавном сврставају у старосну доб од 30 до 40 година, док њихово најмлађа дете има између 1 и 5 година.

Већина испитаних родитеља поседује дечија седишта и „бустер“ седишта, које су углавном купили, а нешто ређе позајмили. Више од половине родитеља је изјавило да користе дечија седишта за превоз свог најмлађег детета. Као примарни разлог коришћења заштитних система наводе бригу за безбедност свог детета. У односу на узраст детета, нешто значајнији проценат родитеља наводи да не користи заштитне системе за старију децу (која би требало да се превозе користећи само сигурносне појасеве). Овакви подаци говоре у прилог томе да су родитељи мале деце опрезнији и свеснији значаја безбедног начина превозења деце. На основу изнете анализе може се закључити да ипак, највећи број родитеља има одговарајућу свест о важности правилне употребе система заштите.

8.3. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА НА ОСНОВУ ИНДИКАТОРА

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја представљају било коју меру која је узрочно везана за саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода.²³ Индикатори у безбедности саобраћаја представљају значајан искорак у науци безбедности саобраћаја и служе за оцену и праћење стања безбедности саобраћаја²⁴.

Праћење индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији почело је 2013. године и од тада се прате у континуитету. Резултати истраживања из 2016. године показују да је, на нивоу Града, употреба система заштите за децу до 3 године 40,2%, док је циљ за 2020. годину 96%. Проценат употребе система заштите за децу 4-12 година је 17,2%. Међутим, треба имати у виду да је у појединим општинама изразито низак проценат употребе система заштите за децу. С обзиром на велики удео деце путника међу настрадалом децом у саобраћају, неопходно је предузимати систем мера и активности у циљу повећавања употребе система заштите деце као путника у возилу: планирати и спроводити свеобухватне кампање, организовати размену дечијих седишта, унапредити непосредну контролу на путу и сл.

²³European Transport Safety Council (ETSC) 2001. Transport Safety Performance Indicators. Brussels.

²⁴Пешић, Д., Антић, Б., 2012. Значај и могућности примене индикатора безбедности саобраћаја за локалну заједницу. 7. Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Доњи Милановац, стр. 111-116.

Мада се систематски не мере индикатори који се односе на правилно кретање деце у саобраћају на путу, пилот истраживања показују да се веома велики проценат деце неправилно креће у саобраћају, а посебно: прелазе улицу на местима где то није предвиђено (ван обележеног пешачког прелаза), прелазе коловоз без правилног осматрања саобраћаја у зони прелаза, прелазе улицу трчећи и без заустављања испред ивице коловоза, прелазе улицу укосом, погрешно се крећу коловозом дуж пута, погрешно се крећу тротоаром, а посебно погрешно обилазе препреке на тротоару итд.

Да би се ове грешке исправиле, неопходан је систематски и веома обиман рад на унапређењу саобраћајног образовања и васпитања. Да би се унапредило знање, ставови и понашање деце у саобраћају, неопходно је рано почети саобраћајно образовање и васпитање, у учењу увести више знања и вештина значајних за безбедно кретање деце, пешака у конкретним саобраћајним условима, учењу само у учионици додати практично вежбање на полигону, а затим вежбање у саобраћају итд. У том циљу је оптимално детаљно анализирати стање у конкретним условима, урадити Елаборат безбедности саобраћаја и Елаборат саобраћајног образовања и васпитања, за сваку основну школу. У овим документима би се детаљно сагледали стање и проблеми безбедности саобраћаја, стање и проблеми саобраћајног образовања и васпитања, те, на основу резултата истраживања (на основу података) дале препоруке за системско унапређење.

Када је у питању понашање возача у зони обележеног пешачког прелаза, последњих година (после доношења Закона о безбедности саобраћаја на путевима) је направљен значајан напредак, али има још увек много да се ради.

Неопходно је унапредити методе полицијске контроле, више користити видо надзор и реализовати одговарајуће кампање, а посебно када се ради о односу према деци.

Неопходно је спровести веома опсежан рад на уређењу свих зона школе, у складу са резултатима конкретних истраживања и саобраћајних пројеката. Саобраћајни пројекат треба да се уради за сваку основну школу, на основу Елабората безбедности саобраћаја и пратећих истраживања. На овај начин би се обезбедило деловање у три правца:

- унапређење окружења у циљу прилагођавања инфраструктуре деци,
- унапређење знања, ставова и понашања деце, у циљу прилагођавања деце окружењу и
- унапређење понашања родитеља и других возача у циљу бољег поштовања деце и уважавања потреба и могућности деце пешака и деце путника.





8.4. АНАЛИЗА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА НА ОСНОВУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

На територији 17 општина града Београда у периоду од 2011. до 2015. године се догодило 17.839 саобраћајних незгода са повређеним лицима и 526 саобраћајних незгода са погинулим лицима. У истом периоду, у саобраћајним незгодама, је повређено 26.035 лица, од којих је повредама подлегло 584 лица. Општина са највећим бројем повређених лица у периоду од 2011-2015. године је Нови Београд са 3.594 повређене особе, док је највећи број погинулих особа у саобраћајним незгодама, у посматраном периоду, забележен на територији општине Чукарица, чак 57 лица.

На територији града Београда, у периоду од 2011. до 2015. године, догодило се 1.770 саобраћајних незгода у којима су настрадала (погинула или повређена) деца узраста до 14 година. Чак 28 незгода, у којима су учествовала деца на територији Београда, су имале смртни исход.

У овим саобраћајним незгодама је погинуло 13-оро деце, а повређено 2.002-оје²⁵. Број повређене деце чини око 8% укупног броја повређених лица у саобраћајним незгодама. Највећи број саобраћајних незгода са повређеним лицима старости до 14 година, на територији града Београда, догодило се 2014. године (369 лица), односно за око 10% више у односу на 2013. и 2015. годину. Највише саобраћајних незгода са погинулим лицима у којима су учествовала деца (која нису увек била повређена, нити су погинула) догодило се 2013. године, али је највише деце погинуло у току 2012. године (5 погинуле деце). Највећи број саобраћајних незгода са настрадалом децом забележен је на територији општине Палилула (204 лица), нешто мањи број на Новом Београду (199) и Чукарици (180), док је најмањи број забележен на општини Сопот (9).

Број саобраћајних незгода са погинулима, а у којима су учествовала деца у периоду 2011-2015. године, је приближно исти на територији свих општина у граду Београду. У ужем центру града, на општинама Врачар, Савски Венац и Стари Град, у поменутом периоду није било смртно настрадале деце. Највећи број повређене деце у саобраћајним незгодама је забележен на територијама општина Палилула (201) и Нови Београд (198), док је на територији општина Сопот (7) и Барајево (29) забележен најмањи број саобраћајних незгода са настрадалом децом.

На територији општина Нови Београд, Обреновац и Сурчин, у посматраном периоду, је регистрован пад броја саобраћајних незгода са настрадалим лицима узраста до 14 година, док се благи раст бележи на територији општина Вождовац, Звездара и Земун. На територији општине Звездара забележен је пораст броја незгода са настрадалом децом, у току 2015, у односу на 2014. годину. На територији осталих београдских општина се, у периоду од 2011 -2015. године, бележи приближно исти број саобраћајних незгода са страдањем деце.

²⁵ Број незгода са погинулим лицима у којима су учествовала (повређена или погинула) деца (28) је већи од броја погинуле деце (13). Наиме, у 15 незгода са смртним исходом (28-13=15) деца су била само повређена, али је погинуо други учесник незгоде. На пример, дете као путник је повређено, али је возач или неко од одраслих путника (старији од 14 година) погинуо.

СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА ДЕЦЕ У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

У периоду од 2011-2015. године у Београду (на територији свих 17 општина) настрадало је укупно 2015 лица узраста до 14 година, од којих је 13 погинуло. Док су 2011. године настрадала 422 лица узраста до 14 година, од чега су два лица преминула. У 2012. и 2013. години бележи се пад броја деце настрадале у саобраћајним незгодама (397 у 2012. год. и 402 детета у 2013. год.). У 2014. години бележи се благи пораст деце настрадале у саобраћају, док се у 2015. бележи још значајнији пад (са 412 у 2014. години на 380 у 2015. години).

Број настрадале деце је највећи на београдским општинама као што су Палилула (234), Нови Београд (233) и Чукарица (200). На општинама Врачар, Земун, Обреновац, Раковица, Савски Венац, Стари Град, Сурчин и Чукарица у посматраном периоду **нема погинуле деце у саобраћају**.

У посматраном периоду, деца у Београду најчешће страдају као путници у возилу (53%), а затим као пешаци (39%). Безбедност деце као путника у возилу директно зависи од других учесника у саобраћају/родитеља или других старијих сапутника.

У посматраном периоду, 100 деце је настрадало у фебруару, а чак 209 у мају на територији града Београда.

Највећи број деце страда у 17 часова (175 настрадале деце). Након 17 часова број деце која страдају у саобраћају опада све до 2 сата после поноћи, након чега се бележи повећање броја страдале деце у саобраћају.

Најважније чињенице о стању безбедности деце у саобраћају, на територији града Београда, у периоду од 2011. до 2015. године, су:

- Догодио се укупно 1.770 саобраћајних незгода са настрадалим лицима узраста до 14 година, од којих су 28 саобраћајне незгоде са погинулим, а 1.742 са повређеним лицима ове старосне категорије;
- У саобраћајним незгодама настрадало је 2.015-оро деце узраста 0-14 година, погинуло је 13-оро, док су повређена 2.002 детета;
- Успостављен опадајући тренд броја настрадалих лица;
- Настрадало је: 1.066 (53%) деце-путника у возилу, од којих је погинуло 7-оро; 796 (39%) деце-пешака, од којих је погинули 5-оро; 153 (8%) деце-возача, од којих је једно погинуло;
- Највећи број смртно настрадале деце у саобраћају бележи се у фебруару и септембру месецу;
- Највећи број повређене деце у саобраћају бележи се у мају и октобру месецу;
- Највећи број саобраћајних незгода се догодио у периоду од 16-17 часова;
- Највећи број повређених лица узраста до 14 година је на општинама Нови Београд, Раковица, Чукарица и Вождовац;
- Највећи број погинулих лица узраста до 14 година је на општинама Гроцка, Барајево, Сопот и Палилула.

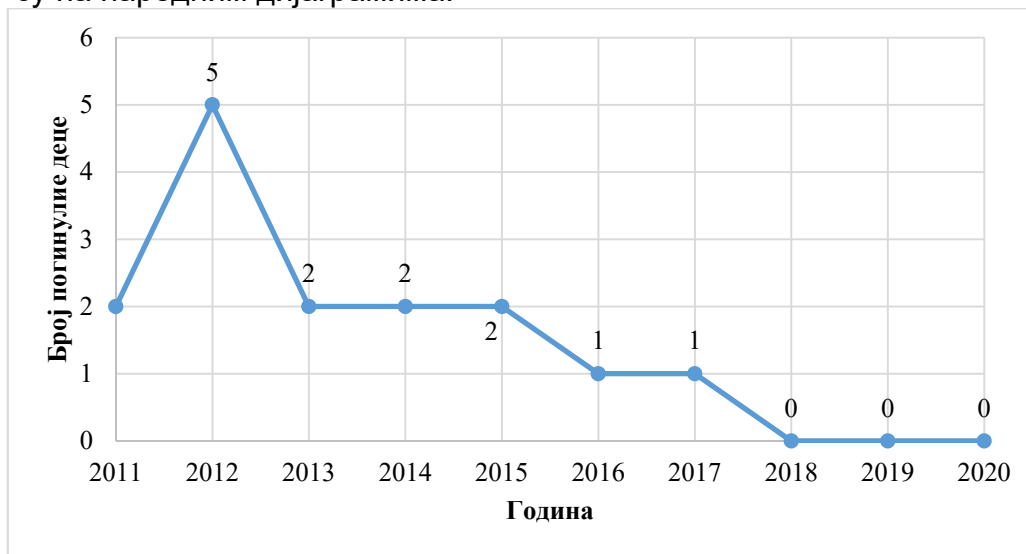




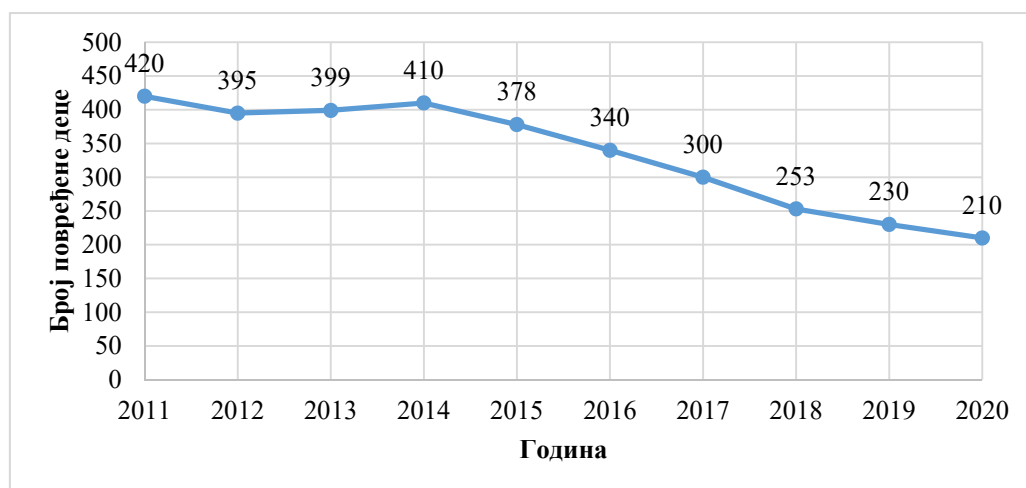
8.5. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Доношење стратегије треба да омогући изградњу одрживог и делотворног система управљања безбедношћу саобраћаја до 2020.године који ће омогућити:

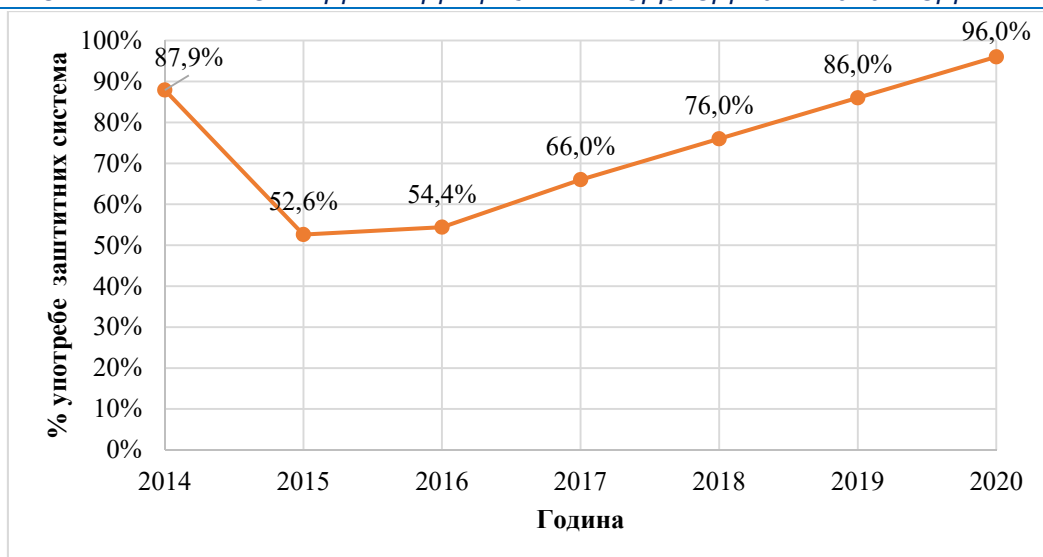
- да у саобраћају нема погинуле деце од 2020. године,
- да се преполови број тешко повређене деце у односу на 2011. годину,
- да се повећа проценат употребе безбедносних седишта за децу до 3 године на 96%,
- да се повећа % употребе система заштите за децу 4-12 година на 96%
- Пролазни циљеви, односно начин достизања коначних циљева, приказани су на наредним дијаграмима.



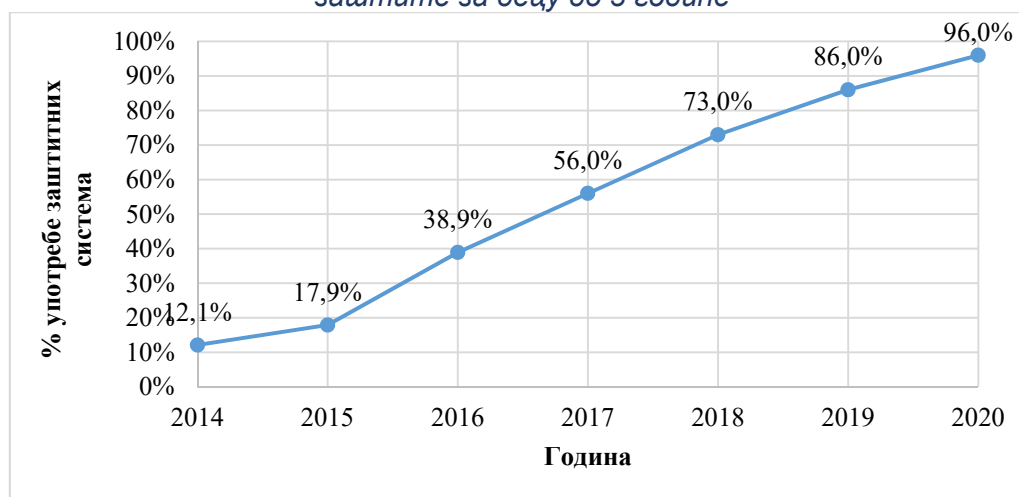
Дијаграм 8.1. Циљеви до 2020 у погледу броја погинуле деце



Дијаграм 8.2. Циљеви до 2020 у погледу броја повређене деце



Дијаграм 8.3. Циљеви до 2020. године у погледу процента употребе система заштите за децу до 3 године



Дијаграм 8.4. Циљеви до 2020. године у погледу процента употребе система заштите за децу до 4-12 година

8.6. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

У циљу унапређења безбедности деце у саобраћају потребно је деловати, не само на децу, већ и на родитеље/старатеље, васпитаче/учитеље/наставнике и локалне заједнице.

МЕРЕ УСМЕРЕНЕ КА УНАПРЕЂЕЊУ ПОНАШАЊА ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

Деца треба да прођу кроз организован и добро програмиран процес саобраћајног образовања и васпитања (СОВ) од предшколског узраста, па све до завршетка средње школе. Непосредни носиоци овог процеса ће бити родитељи, васпитачи, учитељи, наставници и школски педагози.





Програм СОВ-а за децу **предшколског узраста** треба да обухвати следеће лекције:

- Познавање релација ЛЕВО-ДЕСНО, НАПРЕД-НАЗАД
- ШТА ЈЕ ЧИЈЕ (Упознавање са ПОЈМОВИМА) – објаснити им куда се крећу пешаци, куда бициклисти, а куда возила.
- КАКО СЕ КРЕЋЕМО ТРОТОАРОМ- научити их да се крећу што даље од ивице тротоара, да се никада не крећу ивицом тротоара. Да ходају нормално и гледају испред себе.
- ПРЕЛАЗАК УЛИЦЕ НА ПЕШАЧКОМ ПРЕЛАЗУ БЕЗ СЕМАФОРА- лево-десно-лево па тек када се увере да нема возила (или да су се возила зауставила) могу да пређу улицу. Улицу прелазе искључиво на обележеном пешачком прелазу,
- ПРЕЛАЗАК УЛИЦЕ НА ПЕШАЧКОМ ПРЕЛАЗУ СА СЕМАФОРОМ- објаснити им чему служи семафор, која боја значи „стој“, а која „крени“, шта да раде уколико се светло промени док су на средини коловоза итд.
- КАКО СЕ ВОЗИМО у путничком аутомобилу? Указати им на значај ПРАВИЛНЕ употребе безбедносних седишта за децу.

Програм СОВ-а за децу **првог и другог разреда** треба да обухвати следеће лекције:

- ГДЕ су безбедна места за игру. Односно да им се сликовито прикаже каква опасност им прети уколико се играју близу улице, на тротоару или на коловозу.
- КАКО СЕ КРЕЋЕМО ТРОТОАРОМ И КАКО ОБИЛАЗИМО ПРЕПРЕКУ НА ТРОТОАРУ - научити их да се крећу што даље од ивице коловоза, да се никада не крећу ивицом коловоза, да ходају нормалним ходом и гледају испред себе.
- КАКО СЕ КРЕЋЕМО ПУТЕМ БЕЗ ТРОТОАРА? Зашто треба да идемо у сусрет возилу, а не у смеру кретања возила?
- ПРЕЛАЗАК УЛИЦЕ НА ПЕШАЧКОМ ПРЕЛАЗУ БЕЗ СЕМАФОРА- лево-десно-лево па тек када се увере да нема возила (или да су се зауставила) могу да пређу улицу.
- ПРЕЛАЗАК УЛИЦЕ НА ПЕШАЧКОМ ПРЕЛАЗУ СА СЕМАФОРОМ- објаснити им чему служи семафор. Која боја значи „стој“, а која „крени“. Објаснити им шта да раде уколико се светло промени док су на средини коловоза.
- КАКО СЕ ВОЗИМО у путничком аутомобилу? Указати им на значај ПРАВИЛНЕ употребе безбедносних седишта за децу.
- Како се крећемо у ЈАВНОМ ПРЕВОЗУ? Објаснити деци како се чека јавни превоз, како се улази у превоз, како се понаша у возилу јавног превоза и како излазе из јавног превоза.

Програм СОВ-а за децу **трећег и четвртог разреда** треба да обухвати следеће лекције:

- КАКО ОБИЋИ ПРЕПРЕКУ НА ТРОТОАРУ? Како се обилази препрека на тротоару? Шта ако мора да сиђе на коловоз? Зашто је опасно брзо и непажљиво силазити на коловоз?

- Шта је НАДЗЕМНИ, а шта ПОДЗЕМНИ пешачки прелаз? Како се правилно користи? Зашто?
- Како прећи улицу на СЕМАФОРИЗОВАНОЈ раскрсници? Зашто је неким возилима ипак дозвољен пролазак кад и пешацима?
- Куда се ВОЗИ БИЦИКЛ? Како ПРЕЋИ УЛИЦУ БИЦИКЛОМ? Шта је заштитна кацига? Зашто је треба носити?
- Мобилни телефон се НЕ КОРИСТИ НА УЛИЦИ. Шта ако ставиш слушалице и појачаш музику?

Програм СОВ-а за децу **5-8 разреда** треба да обухвати следеће лекције:

- Мобилни телефон се НЕ КОРИСТИ НА УЛИЦИ. Шта ако ставиш слушалице и појачаш музику?
- Вожња НА МЕСТУ ДО ВОЗАЧА. Употреба сигурносног појаса. Ометање возача.
- Вожња БИЦИКЛА на јавним путевима. Употреба ЗАШТИТНЕ ОПРЕМЕ. Правила саобраћаја.
- Вожња МОПЕДА. Употреба ЗАШТИТНЕ ОПРЕМЕ. Правила саобраћаја.

МЕРЕ УСМЕРЕНЕ КА УНАПРЕЂЕЊУ ОДНОСА РОДИТЕЉА ПРЕМА ТЕМИ

Учење по моделу је карактеристично за децу и из тог разлога родитељима треба указати да није довољно само да причају деци како треба да се понашају у саобраћају, већ и да их својим примером уче.

У циљу унапређења односа родитеља према саобраћајном образовању и васпитању, Секретаријат за образовање и дечју заштиту, у сарадњи са Секретаријатом за саобраћај и Управом саобраћајне полиције, ће реализовати стручно усавршавање родитеља (семинари, трибине, штампање брошура, кампање и сл.). Едукација родитеља треба да обухвати следеће теме/лекције:

- Родитељ као модел понашања у саобраћају.
- Деца као путници у возилу. Употреба безбедносних седишта за децу. Употреба сигурносног појаса. Где се паркирати. Улазак-излазак деце из возила.
- Деца као пешаци у саобраћају. Кретање по тротоару. Кретање путем без тротоара. Прелазак улице.
- Деца као путници у јавном превозу. Где чекају превоз. Како улазе-излазе. Како се понашају у возилу.
- Вожња бицикла. Зашто је битна заштитна опрема.
- Деца као мопедисти. Зашто је битна заштитна опрема. ?
- Када је време да се осамостале у саобраћају?

Поред едукације родитеља, потребно је реализовати обуку о правилној употреби безбедносних седишта за децу, на којој ће стручњаци објаснити родитељима зашто је важно да правилно користе безбедносна седишта за децу, како да изаберу одговарајуће седиште и како правилно да их поставе.





МЕРЕ УСМЕРЕНЕ КА ВАСПИТАЧИМА/УЧИТЕЉИМА/НАСТАВНИЦИМА

У циљу унапређења саобраћајног образовања и васпитања деце у саобраћају, Секретаријат за образовање и дечју заштиту, у сарадњи са Секретаријатом за саобраћај и Управом саобраћајне полиције, ће реализовати стручно усавршавање васпитача/учитеља/наставника у области безбедности саобраћаја и методике саобраћајног образовања и васпитања. Овом едукацијом треба обухватити следеће теме/лекције:

- Како деца најчешће страдају у саобраћају?
- Деца као путници у возилу. Употреба безбедносних седишта за децу. Употреба сигурносног појаса. Где и како паркирати возило у зони предшколске установе, односно школе. Са које стране дете улази-излази из возила.
- Деца као пешаци у саобраћају. Кретање деце по тротоару. Кретање путем без тротоара. Прелазак улице.
- Деца као путници у јавном превозу. Где чекају превоз. Како улазе-излазе. Како се понашају у возилу.
- Вожња бицикла. Значај заштитне опреме.
- Деца као мопедисти. Зашто је битна заштитна опрема.
- Пут од потпуне сигурности и несамосталности до самосталности - Када и како деца треба да се осамостале у саобраћају? Чек-листе за проверу оспособљености деце за самостално и безбедно учешће у саобраћају.

МЕРЕ УСМЕРЕНЕ ПРЕМА ПРОМЕНИ ПОНАШАЊА ВОЗАЧА

Секретаријат за саобраћај ће радити на унапређењу односа возача према деци, а посебно на унапређењу понашања возача у зони предшколских установа и основних школа, према деци пешацима, деци бициклистима и деци путницима. Осмишљеним системом мера које ће координирати Савет за безбедност саобраћаја Града Београда промовисаће се исправан однос возача према деци пешацима и заштита деце путника у возилу, спроводиће се свеобухватна истраживања, кампање и саобраћајно-полицијска принуда која ће се ослањати на савремена техничка средства и видео снимке.

Најважније мере које би требало да се спроводе су:

- Секретаријат за саобраћај ће обезбедити студију која ће дефинисати методологију мерења индикатора у погледу знања, ставова и понашања деце у саобраћају и у погледу односа возача према деци. Наиме, сада се редовно, на државном нивоу снимају најважнији индикатори безбедности саобраћаја. Међутим, ови индикатори не обухватају важне перформансе система које би се односиле на безбедност деце у саобраћају. Примера ради, неопходно је додати индикаторе који би се односили на знање деце, ставове деце, понашање деце у саобраћају, ставове родитеља о ризицима учешћа деце у саобраћају, дечијим путевима од куће до школе итд.
- Секретаријат за саобраћај ће обезбедити редовно снимање индикатора безбедности саобраћаја, значајних за безбедност деце.
- Секретаријат за саобраћај ће обезбедити редовно праћење и стручне анализе свих незгода са страдањем деце, а о резултатима упознавати Савет за безбедност саобраћаја Града Београда.

- Секретаријат за саобраћај ће покретати **периодичне кампање** чији је циљ унапређење односа возача према деци.
- Саобраћајна полиција ће подржавати кампање, унапредити методе откривања и документовања прекршаја возача који се односе на угрожавање безбедности деце, припремити и реализовати план непосредне контроле ових прекршаја којим ће се значајно увећати субјективни ризик кажњавања.

ОСТАЛЕ МЕРЕ

Град и градске општине има значајну улогу у унапређењу безбедности деце у саобраћају. Најважније мере које би требало да спроводе су:

- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда ће унапредити рад заснован на подацима и унапредити вертикалну и хоризонталну координацију у спровођењу мера унапређења безбедности деце у саобраћају²⁶,
- Секретаријат за образовање и дечју заштиту ће, уз подршку Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, покренути и подржавати такмичења деце на различитим нивоима (школа/општина/град),
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда ће покретати и реализовати кампање, трибине, позоришне представе и сл. на тему безбедности деце у саобраћају,
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда ће редовно истраживати знања/ставова/понашања деце и родитеља,
- Секретаријат за саобраћај ће, уз подршку Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, обезбедити израду Елабората безбедности саобраћаја за сваку основну школу,
- Секретаријат за образовање и дечју заштиту ће, уз подршку Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, обезбедити израду Елабората саобраћајног образовања за сваку основну школу,
- Секретаријат за саобраћај ће, уз подршку Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, обезбедити израду саобраћајног пројекта за сваку основну школу (пројекти "Зона школе").

²⁶ Наиме, Секретаријат за саобраћај је, у претходном периоду, реализовао низ веома значајних истраживања и студија који су допринели да се све више води рачуна о квантификавању мера и ефеката мера, на основу података. Међутим, овај процес треба наставити и учврстити.





9. СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА МОТОЦИКЛИСТА У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

Република Србија је, у складу са најбољим искуствима унапређења безбедности саобраћаја, прописала законску обавезу доношења и примене стратегије безбедности саобраћаја како на државном, тако и на локалном нивоу. С обзиром на то, Влада Републике Србије је јуна 2015. године донела "Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, 2015 – 2020". Град Београд је, у складу са прописаним обавезама, реализовао израду Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у Београду, од 2017. до 2020. године.

Разлог издвајања области безбедности мотоциклиста, као посебан део стратегије, лежи у високом месту на скали ризика страдања мотоциклиста, а висок ризик се са друге стране везује са убрзаним растом броја мотоцикала. Неприпремљеност и неприлагођеност система безбедности саобраћаја, недостатак стратешког управљања, посебних знања и стручњака, неадекватна оцена стања безбедности саобраћаја, посматрање мотоциклиста као јединствене групације без детаљнијих подела унутар групације, неадекватна едукација и обука, неприлагођена путна инфраструктура итд., само су неки од кључних проблема повећане угрожености мотоциклиста. У протеклом десетогодишњем периоду мотоциклисти су чинили од 11% до 15% укупног броја погинулих и 15% до 23% укупног броја тешко повређених у незгодама у Србији и град Београду. Такође, забележен је и изразито висок проценат раста броја двоточкаша и на подручју Србије, и на подручју града Београда. Овај тренд пораста броја мотоцикала је двоточкаше као моторна возила ставио у први план, имајући у виду предности овог вида превоза, као што су мобилност, економичност, екологија, социјални карактер, итд.

Могућности интеграције двоточкаша у транспортни систем града Београда и одрживог развоја се могу реализовати кроз: подршку популаризације овог вида превоза од стране најшире стручне јавности, носилаца власти на нивоу града Београда и локалном нивоу и најшире јавности, коришћење бенефита овог вида превоза, образовање, едукацију и обуку од стране стручњака из ове области у оквиру система образовних институција (основне школе, средње школе и др.) о значају безбедног учествовања и безбедног управљања двоточкашом у саобраћају, као и учешће струке на међународним и домаћим конференцијама, семинарима и др., у циљу едукације у овој области, стварање простора за остваривање економских бенефита, корисника овог вида превоза (регистрација, путарина и др.).

Поред набројаних могућности и позитивног тренда раста броја регистрованих двоточкаша, постоје и велики изазови када је у питању безбедност саобраћаја. У Београду је проблем безбедности мотоциклиста у саобраћају посебно изражен, како због величине града и броја становника, тако и због нагле популаризације овог вида превоза. Вожња мотоциклом је и до 10 пута опаснија по пређеном километру од вожње путничким возилом, а ризик мотоциклисте да учествује у саобраћајној незгоди је и до 50 пута већи у односу на возача путничког возила.

СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА МОТОЦИКЛИСТА У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

Мотоциклисти су специфична групација, а кључни фактори који доприносе саобраћајним незгодама у којима учествују мотоциклисти и који се разликују од фактора везаних за остале учеснике у саобраћају су релативно мала величина мотоцикла, често праћена снажним мотором, уз недостатак одговарајуће заштитне опреме возача и честе потребе за сложеним маневрима приликом вожње. Поред тога, мотоцикли се значајно разликују и у односу на стил, у погледу величине, тежине и перформанси.

Досадашња искуства у Републици Србији и у граду Београду показују на недовољно реализованих активности на унапређењу безбедности мотоциклиста. Секретаријат за саобраћај је реализовао и "Студију безбедности двоточкаша (мотоциклиста) на територији града Београда", у којој је извршена детаљна анализа незгода са двоточкашима, анализа предузетих мера превенције итд. Урађено је и мапирање саобраћајних незгода са погинулим возачима двоточкаша, у периоду од 2009. године до 2013. године. Наведена истраживања била су добра, али не и довољна, основа за дефинисање адекватних мера у решавању проблема безбедности двоточкаша у наредном периоду.

У оквиру Пројеката „Паркиралишта за мотоцикле са предлогом типа паркиралишта и израдом пројекта микролокација за изабрани тип паркиралишта на 10 локација у Београду“, су дефинисани услови за извођење паркинг места за мотоциклисте на подручју града Београда. Део ових паркинга је и реализован. У наредном периоду је значајно наставити пројектовати и изводити већи број паркинг места за двоточкаше како би се омогућила реализација циљева у погледу повећања броја регистрованих двоточкаша и повећања присуства одговарајућих двоточкаша у Граду. Наиме, у наредном периоду би требало да се, добро дефинисаним мерама, подстакне употреба двоточкаша мање снаге, али смањи употреба спортских мотоцикала у саобраћају, на подручју Београда.

Секретаријат за саобраћај је упутио и предлог за измене ЗБС, у делу који се односи на безбедност возача мотоцикла, мопеда, трицикла и четвороцикла. У прилогу документа су сумирани предлози које би требало имплементирати у следећим изменама ЗБС, а од круцијалног су значаја за остваривање циљева стратегије безбедности саобраћаја града Београда 2017-2020. За достизање ових, веома амбициозних циљева, неопходно је да град Београд ојача систем безбедности саобраћаја.





9.1. АНАЛИЗА ИНСТИТУЦИОНАЛНИХ КАПАЦИТЕТА

На територији града Београда не постоји институција која се децидно и искључиво бави безбедношћу мотоциклиста. Међутим, према Закону о безбедности саобраћаја, Статуту града Београда и другим прописима, препознате су институције, односно субјекти, који се баве унапређењем безбедности саобраћаја, и у склопу тога и безбедности мотоциклиста у саобраћају. Како би се примениле праве и најефикасније мере неопходно је имати у виду којим институционалним капацитетима располаже град Београд и који капацитети могу бити искоришћени како би се безбедност саобраћаја мотоциклиста унапредила. Постојећи институционални капацитети су анализирани у циљу дефинисања жељеног стања, односно простора за унапређење и мера које ће се спровести како би из постојећег стања достигли жељено.

Најзначајнији субјекти у граду Београду (детаљније приказано у засебном поглављу), који су одговорни за безбедност саобраћаја, па и безбедност мотоциклиста, су:

- Скупштина града Београда;
- Градоначелник града Београда;
- Градска управа града Београда, са својим организационим јединицама:
- Секретаријат за саобраћај,
- Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима,
- Градске општине;
- Савет за безбедност саобраћаја Града Београда;
- МУП – Управа саобраћајне полиције;
- Средства јавног информисања итд.

Унутар Секретаријата за саобраћај (СзС) функционише и посебан Сектор за безбедност саобраћаја и информисање, у оквиру кога и Одељење за безбедност саобраћаја, које се бави и посебним захтевима угрожених категорија у саобраћају у које се убрајају и мотоциклисти

Наведене институције имају низ прописаних надлежности којима, директно или индиректно, унапређују безбедност мотоциклиста у саобраћају.

Надлежности скупштине града Београда су утврђене Статутом града Београда. Према члану 31. Статута, Скупштину града чини 110 одборника. Надлежности које се у директну или индиректну везу могу довести са безбедношћу мотоциклиста у саобраћају, а које има Скупштина града Београда су:

- доноси **програм развоја града** и појединих делатности;
- доноси стратегију регионалног развоја и **стратешке планове и програме** у областима из надлежности града, у складу са законом;
- доноси регионални просторни план за подручје града, просторни план за делове административног подручја града ван обухвата генералног плана, односно генералног урбанистичког плана, са елементима просторног

плана јединице локалне самоуправе и програм имплементације регионалног просторног плана;

- доноси прописе и друге опште и појединачне акте;
- оснива органе, службе, јавна предузећа, установе, организације и друга правна лица утврђена овим статутом и врши надзор над њиховим радом;
- именује и разрешава управни и надзорни одбор установе, организације и службе чији је оснивач;
- именује и разрешава директоре установа, организација и служби чији је оснивач и даје сагласност на њихове статуте и врши друга права оснивача, у складу са законом, осим оних која су по одредбама овог статута у надлежности другог органа;
- именује и разрешава надзорне одборе и директоре јавних предузећа чији је оснивач; даје сагласност на њихове статуте, на годишње програме пословања, на финансијске извештаје, на одлуке о задуживању јавних предузећа, на одлуке о улагању капитала, на одлуке о статусним променама и оснивању других правних субјеката, на одлуке о расподели добити, односно начину покрића губитака, као и на друге одлуке у складу са законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса, овим статутом, као и оснивачким актом;
- утврђује критеријуме и мерила за обим буџета градских општина, итд.

Свака од наведених надлежности има утицај на безбедност саобраћаја директно или индиректно, па самим тим и на безбедност мотоциклиста. Спроводећи послове из својих надлежности, Скупштина Града креира амбијент у коме се планира намена простора, усмерава рад органа, служби, јавних предузећа, установа и др. организација у Граду. Скупштина дефинише и расподелу буџета Града, доноси и најважније стратешке и планске документе Града, па и Стратегију безбедности саобраћаја. То подразумева издвајање наменских средстава за решавање проблема безбедности мотоциклиста. Скупштина града, најмање два пута годишње, разматра стање безбедности саобраћаја у Граду и спровођење Стратегије безбедности саобраћаја. Унапређењем својих функција и већом посвећеношћу питањима безбедности саобраћаја, Скупштина града може значајно унапређивати амбијент и окружење и тако допринети развоју и унапређењу безбедности саобраћаја мотоциклиста. По узору на европске градове који успешно управљају безбедношћу саобраћаја мотоциклиста, важно је дати подршку организованим мото дешавањима и мото кампањама, од стране доносиоца одлука, а посебно од стране политичке јавности. Ову подршку би требало увек условљавати промоцијом безбедности саобраћаја и пожељних понашања у саобраћају.

Надлежности Градоначелника су дате у Статуту града Београда (члан 52. Статута Града). Надлежности градоначелника града Београда које пружају могућност за директно и индиректно повећање безбедности мотоциклиста на територији града Београда су:

- непосредно извршава и стара се о извршавању одлука и других аката Скупштине града;
- предлаже начин решавања питања о којима одлучује Скупштина града;
- наредбодавац је за извршење буџета;





- оснива буџетски фонд и утврђује програм коришћења средстава буџетског фонда, у складу са законом;
- усмерава и усклађује рад Градске управе;
- одлучује о прибављању и располагању стварима у јавној својини града у складу са законом и овим статутом;
- закључује уговоре о прибављању и располагању стварима у јавној својини града, у складу са законом и овим статутом;
- одлучује о организовању и спровођењу јавних радова;
- образује стручна радна тела...

Градоначелник има највеће могућности да обезбеди ефикасно управљање градом, па и управљање безбедношћу саобраћаја и коначно безбедношћу мотоциклиста. Са тим у вези спровођење стратешких докумената у вези безбедности саобраћаја највише зависи од градоначелника. Обезбеђење буџета и наменско коришћење новца за безбедност саобраћаја, политичка подршка, медијска подршка итд., највише зависе од градоначелника.

Надлежности Градске управе су дате у статуту града Београда, члан 62.:

- припрема прописе и друге акте које доносе Скупштина града, градоначелник и Градско веће;
- решава у управном поступку у првом степену о правима и дужностима грађана, предузећа, установа и других организација у управним стварима из надлежности града;
- обавља послове управног надзора над извршавањем прописа и других општих аката Скупштине града;
- извршава законе и друге прописе чије је извршавање поверено граду.

Градска управа најмање два пута годишње доставља Скупштини града, градоначелнику и Градском већу извештај о раду на извршавању послова из надлежности града и поверених послова.

У оквиру Градске управе се образују унутрашње организационе јединице које врше сродне послове. Овакво уређење градске управе је прописано Статутом града Београда, чл. 65. Организационе јединице, у оквиру Градске управе, су:

Секретаријати (Одлука о управи града Београда, чл. 55.):

- Секретаријат за финансије
- Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове
- Секретаријат за послове легализације објеката
- Секретаријат за комуналне и стамбене послове
- Секретаријат за енергетику
- Секретаријат за имовинске и правне послове
- Секретаријат за саобраћај
- Секретаријат за заштиту животне средине
- Секретаријат за привреду
- Секретаријат за културу
- Секретаријат за образовање и деčју заштиту
- Секретаријат за спорт и омладину

- Секретаријат за здравство
- Секретаријат за социјалну заштиту
- Секретаријат за инспекцијске послове
- Секретаријат за управу

За обављање одређених послова из делокруга секретаријата образоване су управе и дирекције у саставу секретаријата.

Посебне организације (Одлука о управи града Београда, чл. 72.):

- Агенција за инвестиције и становање
- Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима
- Комунална полиција

Стручне службе (Одлука о управи града Београда, чл. 72.):

- Служба за скупштинске послове и прописе
- Служба за информисање
- Служба за комуникације и координацију односа са грађанима
- Служба за опште послове
- Служба начелника Градске управе
- Кабинет градоначелника
- Кабинет председника Скупштине града
- Кабинет градског менаџера

Савет за безбедност саобраћаја Града Београда је тело које формира градоначелник и које, према Закону о безбедности саобраћаја има веома важне функције координације послова безбедности саобраћаја, што се односи и на област безбедности мотоциклиста. Савет треба да покреће и систематски прати све активности унапређења безбедности саобраћаја мотоциклиста, да помаже и подржава све субјекте да се ангажују на унапређењу безбедности саобраћаја. Посебно је важно да Савет за безбедност саобраћаја Града Београда стручно припрема предлог Програма коришћења средстава која су намењена безбедности саобраћаја, а посебно би требало да издвоји наменска средства за унапређење безбедности мотоциклиста. Савет на својим седницама редовно разматра стање и проблеме безбедности саобраћаја, да разматра спровођење мера и активности из Стратегије безбедности саобраћаја и учинак предузетих мера, да предлаже унапређење или корекцију мера, односно корекцију делова Стратегије.

Савет за безбедност саобраћаја би требало да иницира и прати оснивање општинских тела за безбедност саобраћаја, да прати подржава рад на нивоу градских општина и обезбеди вертикалну координацију са Градом и Републиком. Савет за безбедност саобраћаја је одговоран и да обезбеди хоризонталну координацију свих субјеката у граду.

Секретаријат за саобраћај обавља низ послова везаних за унапређење целокупне безбедности саобраћаја на територији града Београда, међутим у овом делу ће акценат бити стављен на активности секретаријата које се односе на безбедност мотоциклиста у саобраћају, а то су:

- режим, техничко регулисање и организација саобраћаја, прилагођено угроженим категоријама учесника у саобраћају у које се убрајају и мотоциклисти;





- реконструкција, одржавање, заштита, коришћење и управљање општинским путевима и улицама у насељу, као и државним путевима (осим аутопута), у складу са потребама угроженим категоријама учесника у саобраћају;
- јавне набавке у области саобраћаја, које се односе и на мотоциклисте и друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима;
- реализација мото кампањи и других видова превентивно-пропагандних мера;
- Секретаријат врши и послове државне управе које Република повери Граду у области саобраћаја.

Имајући у виду да фактор пут знатно више утиче на настанак и последице незгода са учешћем мотоциклиста, послови који се односе на реконструкцију, одржавање, заштиту, коришћење и управљање општинским путевима и улицама у насељу, као и државним путевима (осим аутопута), уређивање и обезбеђивање посебних услова за постављање рекламних паноа и вођење одговарајуће евиденције обављају се у **Дирекцији за путеве**. Секретаријат за саобраћај непосредно спроводи или се стара о спровођењу веома значајних мера и активности управљања саобраћајем у Граду, па и мере и активности које директно или индиректно имају циљ да унапреде безбедност саобраћаја мотоциклиста. Секретар за саобраћај је, по правилу, председник Савета за безбедност саобраћаја Града Београда, па има изузетно важну функцију покретања свих субјеката да реализују мере из своје надлежности и координације њиховог рада, што је од великог значаја за унапређење безбедности саобраћаја мотоциклиста

Секретаријат за спорт и омладину врши послове који се односе на:

- организацију и одржавање спортских такмичења и манифестација од значаја за град;
- праћење активности и сарадња са удружењима од јавног значаја за рад са младима, савезима, удружењима младих и удружењима за младе;
- подстицање и праћење програма савеза, удружења младих и удружења за младе који су мултидисциплинарни по свом садржају и разноврсни по облику рада, а који имају за циљ спровођење градског акционог плана за младе;
- стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота;
- обезбеђивање услова за организовање семинара, стручних конференција, и других стручних окупљања од стране установа или организација, која имају међународни карактер, а која су део програмске активности удружења младих и удружења за младе као члана одговарајуће европске - међународне студентске асоцијације.

Секретаријат обавља и друге послове у овим областима у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

Канцеларија за младе и сарадњу са **удружењима**

Канцеларија је основана у оквиру процеса имплементације Националне стратегије за младе Републике Србије, као и Стратегије подршке развоју цивилног друштва на територији града Београда.

Канцеларија за младе и сарадњу са удружењима обавља следеће послове:

- сарађује и реализује програме од интереса за младе заједно са локалним Канцеларијама за младе на територији града Београда;

- сарађује са установама преко којих се остварује јавни интерес у областима омладинског сектора, а које су основане од стране града и установа које организовано раде са надареним и талентованим младима;
- обезбеђује стварање услова за активно и квалитетно провођење слободног времена младих, неговање здравих и безбедних стилова живота;
- обезбеђује једнак положај младих у друштву;
- подстиче и врши вредновање достигнућа младих у различитим областима;
- унапређује могућности за квалитетно организовање слободног времена младих;
- спроводи друштвено одговорне кампање из области екологије, безбедности, солидарности, здравља младих.

Канцеларија обавља и послове обезбеђивања услова за рад удружења, успоставља партнерства са удружењима ради учествовања у припреми пројеката, учествује у креирању друштвеног амбијента који је подстицајан за цивилно друштво, даје подршку цивилном сектору у успостављању дијалога и јачању партнерстава са органима локалне самоуправе, иницира и спроводи развојне пројекте у сарадњи са удружењима, као и друге послове у складу са законом, Статутом града и другим прописима. Канцеларија обавља и друге послове у овим областима у складу са законом, Статутом града и другим прописима.

Канцеларија има велики и значајан потенцијал, али овај потенцијал није довољно коришћен за покретање, подстицање и реализацију активности у безбедности саобраћаја. Било би значајно да Канцеларија у свом програму рада препозна активности којима би директно или индиректно, самостално или у сарадњи са другима, систематски унапређивала безбедност мотоциклиста у саобраћају.

Посебно је важно да Канцеларија успостави добре комуникације са Саветом за безбедност саобраћаја Града Београда, са удружењима грађана који у својим програмима имају и активности на унапређењу безбедности мотоциклиста у саобраћају и да их подржава у раду, као и са "мото-организацијама", са којима заједничким деловањем могу остварити велике користи на унапређењу безбедности мотоциклиста у саобраћају. За ово је неопходно да Канцеларија обучи запослене или на други начин ангажује професионалце, стручњаке из области безбедности саобраћаја.

9.2. АНАЛИЗА ЗНАЊА, СТАВОВА И ПОНАШАЊА

Најзначајнији утицај на безбедност саобраћаја имају ставови, али и знања учесника у саобраћају. Уколико су ставови погрешни или неисправни, а знања недовољна, односно нетачна, понашање у саобраћају ће, по правилу, бити небезбедно. У ту сврху неопходно је редовно вршити испитивања ставова, знања, али и понашања свих категорија учесника у саобраћају, а посебно мотоциклиста. Анкетом SARTRE 4, која се односи на **друштвене ставове о ризицима у саобраћају**, између осталих (возача путничких аутомобила, пешака и бициклиста), испитивани су и анализирани ставови возача двоточкаша са мотором (мотоциклисти и мопедисти).





Ова анкета је спроведена у складу са прихваћеном методологијом у европском пројекту SARTRE 4, али накнадно вршено и додатно анкетирање возача двоточкаша са мотором у Београду, тако да је укупан узорак био 400 анкетираних лица која користе мопеде или мотоцикле.

Резултати анкете показују да 39% мотоциклиста сматра да су путеви небезбедни за путовање. Око четири петине мотоциклиста сматра да треба поштрити казне за неношење заштитних кацага. Такође, мотоциклисти су показали позитивне ставове по питању употребе заштитне кациге. Према њиховим изјавама употреба заштитних кацага на аутопуту је преко 95%, 94% ван насеља и 87% у насељу. Са друге стране, око половине испитаника би волело да ужива у вожњи мотоцикла без заштитне кациге, док 43% носи кацигу само зато што закон то прописује.

Када се говори о употреби заштитних кацага и заштитне опреме, 78% анкетираних возача мотоцикла је изјавило да носи кацигу за цело лице, 49% да носи јакну намењену мотоциклистима, 37% носи опрему за заштиту леђа. Узорком је обухваћено 32% испитаника који превозе путника, од којих је 23% путника који не носе заштитну кацигу. Мотоциклисти у највећој мери (82%) сматрају да употреба заштитних кацага смањује могућност озбиљнијих повреда.

У погледу алкохола, мотоциклисти у највећој мери, њих 86%, подржавају поштравање казни за вожњу под утицајем алкохола. 85% возача мотоцикла сматра да не сме да се конзумира алкохол иако возе пажљиво, док 89% возача мотоцикла сматра да вожња под утицајем алкохола повећава ризик од настанка незгода. Око две трећине мотоциклиста сматра да други мотоциклисти прекорачују брзину на аутопуту, путу у насељу и ван насеља.

Мотоциклисти у највећој мери, 89%, сматрају да би камере за надзор пролазака на црвено светло биле корисне за унапређење безбедности саобраћаја, као и камере за надзор прекорачења брзине (87%), док најмање подржавају увођење више зона без аутомобила и мотоцикала у насељу (62%).

Посебно је важно истаћи да је субјективан осећај већине мотоциклиста да је управо најмање безбедан вид превоза вожња мотоцикла, док је најбезбеднији јавни превоз.

Према ставовима возача мотоцикла, који су обухваћени овим истраживањем, фактори који највише утичу на настанак саобраћајних незгода са учешћем мотоциклиста су: прекорачење брзине, вожња под утицајем алкохола, кратко одстојање слеђења, лоше одржавани путеви и лоши временски услови, што је у корелацији са подацима добијеним анализом саобраћајних незгода.

Посебно је важно нагласити да је поред самопријављеног понашања мотоциклиста спроведено и истраживање мерења употребе кацага од стране мотоциклиста. Тај проценат је још увек незадовољавајући. Мерењем индикатора безбедности саобраћаја, према националној методологији, од 2013-те године, тренд коришћења кацага је у благом порасту, од испод 90%, до преко 93% у 2016-тој години.

У наредном периоду би требало унапредити методологију снимања индикатора БС који се односе на мотоциклисте и мопедисте. Конкретно, када се ради о употреби кацига, требало би у методологију уврстити и снимање типа заштитне кациге и начина коришћења. Наиме, поједини типови кацига не пружају одговарајућу заштиту, па би их требало избацити из употребе. Зато би требало као индикаторе дефинисати и проценат употребе тзв. full face кацига, проценат употребе кацига које се добро уочавају (тзв. high visable кациге), проценат возача и путника на мотоциклима и мопедима који користе добро видљиву заштитну опрему (тзв. high visable опрема) итд.

9.3. АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Како би се у потпуности разумео ризик страдања моторизованих двоточкаша (мотоциклиста и мопедиста) у саобраћају, неопходно је најпре схватити њихов удео у укупном броју возила. Наиме, у односу на проценат удела регистрованих путничких возила у 2014. години (око 78%), проценат удела двоточкаша у укупном броју регистрованих возила је низак (око 2,8%). Са друге стране, број мотоцикала на 1000 становника у Србији је 9, док је број путничких аутомобила одавно прешао 250 возила на 1000 становника. На подручју града Београда, у 2015. години, укупно је регистровано око 27.000 двоточкаша, од чега око трећину чине мопеди. Важно је напоменути да постојеће базе података које се односе на број регистрованих мотоцикала и мопеда на подручју Београда имају одређене недостатке које је у будућности потребно отклонити, а односе се на:

- Неусаглашене националне базе података о возилима, посебно када је реч о мопедима (до 2010. године, коришћен термини "бицикл са мотором").
- Недефинисане врсте возила (до 2010. године трицикли и четвороцикли нису били "препознати" као врста возила).
- Непрецизне податке о категоризацији мотоцикала према стилу, снази итд.

На основу наведених недостатака и доступних података, "мапирањем ризика", које подразумева да се коришћењем опште познатих и прихваћених ризика у саобраћају (јавни, саобраћајни, динамички, колективни, индивидуални итд.) могуће је уочити подручја која имају повећану угроженост у саобраћају, што се односи и на град Београд.

На основу доступних података, у Табели је дат приказ вредности, односно рангова и класа јавног и саобраћајног ризика на простору Србије и града Београда, без КиМ, у 2010. години.





*Стратегија безбедности саобраћаја Града Београда
за период 2017-2020*

Табела 9.1. Приказ рангова и класа јавног и саобраћајног ризика, Србија и Београд, без КиМ, 2010. година (АБС, 2011)

Редни број (оцена БС)	Ниво ризика (опис)	Јавни ризик Број пог+тп на 100.000 становника		Саобраћајни ризик Број пог+тп на 10.000 РЕГ мот. воз.	
		Класа (интервал)	Ранг (број)	Класа (интервал)	Ранг (број)
1	Врло низак	до 25		до 10	
2	Низак	25 – 50		10 – 20	
3	Средњи	50 – 75		20 – 30	
4	Висок	75 – 100		30 – 40	
5	Врло висок	преко 100		преко 40	

Уважавајући претходно наведено рачунски је дат приказ саобраћајног ризика страдања мотоциклиста, на 10 хиљада регистрованих моторних возила, по општинама у Србији, за период 2010. године. Расподела ризика по општинама дата је и на основу ранга и класе ризика, а могуће је уочити да значајан број општина има врло висок саобраћајни ризик страдања мотоциклиста, што важи и за Београд.

$$CPC_{H_{насM}} = \frac{\text{Број СН са настрадалим мотоциклистима}}{\text{Бр. рег. моторних возила}} \cdot 10.000$$

Трендови броја саобраћајних незгода и последица тих саобраћајних незгода са учешћем мотоциклиста у Београду не разликују се значајно у односу на обједињене податке за подручје Србије. Наиме, на подручју Београда, приметан је генерално опадајући, али нестабилан тренд броја погинулих возача мотоцикала и мопеда, у периоду од 2011. године до 2015. године. Међутим, то није случај са повређеним лицима, имајући у виду да не постоје значајнија одступања (АБС, 2016).

Табела 9.2. Број СН са учешћем возача мопеда – последице

Година	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК
2011	4	122	126	94	220
2012	4	119	123	55	178
2013	4	70	74	57	131
2014	2	91	93	39	132
2015	3	115	118	40	158
Укупно	17	517	534	285	819

Табела 9.3. Број СН са учешћем мотоциклиста – последице

Година	СНПОГ	СНПОВ	СННАС	СНМШ	СНУК
2011	20	260	280	165	445
2012	10	245	255	100	355
2013	6	229	235	87	322
2014	5	230	235	90	325
2015	4	262	266	84	350
Укупно	45	1226	1271	526	1797

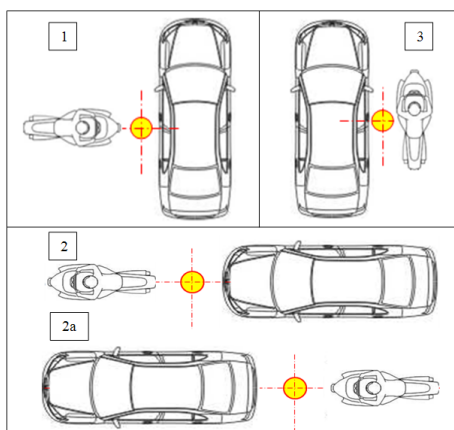


Слика 9.1. Саобраћајни ризик страдања мотоциклиста у саобраћају, расподела ризика по општинама, Србија и Београд, без КуМ, 2010.



Слика 9.2. Јавни ризик страдања мотоциклиста у саобраћају, расподела ризика по општинама, Србија и Београд, без КуМ, 2010.

Приказани трендови указују да није успостављен стабилан тренд опадања броја и последица саобраћајних незгода са учешћем мотоциклиста, односно мопедиста и да је у овој области неопходно успоставити квалитетан стратешки модел управљања како би се успоставили позитивни трендови у смањењу броја страдалих возача мотоцикла и мопеда на подручју Београда.



Слика 9.3. Приказ најчешћих типови судара између мотоцикла и путничког возила. Анализирајући глобална, европска и домаћа искуства може се закључити да постоје значајне сличности, односно "универзалност", када је реч о најчешћим типовима и околностима незгода са учешћем двоточкаша, а посебно мотоциклиста:

- Приближно три-четвртине незгода укључивале су судар мотоциклисте са другим возилом, које је најчешће било путничко возило.

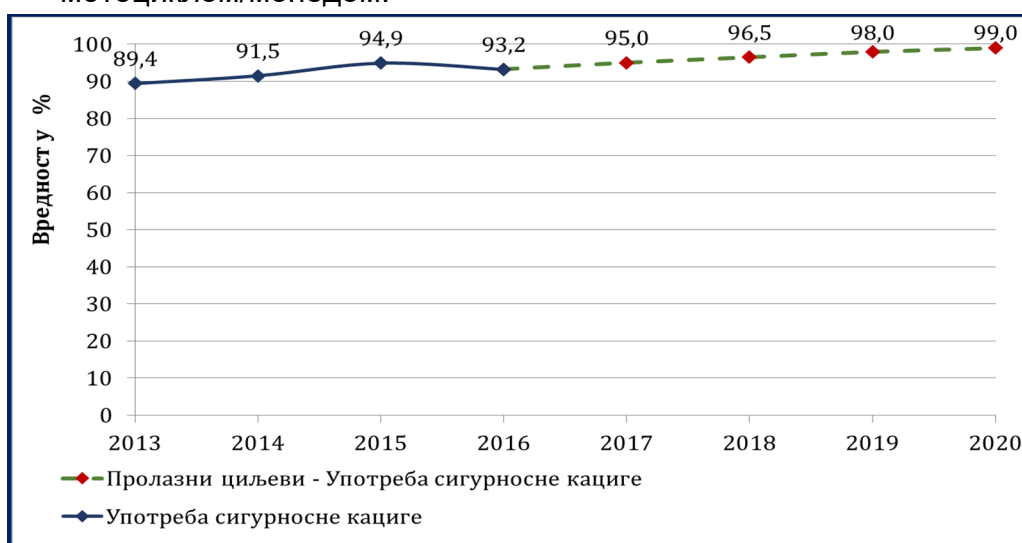


- Три најчешћа тип/вида судара између возача мотоцикла и возача путничког возила су (Слика бр. 1): бочни судар (1), судар при вожњи у истом смеру (2 и 2а) и судар при упоредној вожњи (3).
- Неуочавање мотоциклиста од стране других возача је доминантан фактор незгода.
- Погрешна одлука возача мотоцикла у једној-четвртини случајева допринела је настанку незгоде.
- Основни фактор који је допринео настанку саобраћајне незгоде је људски фактор (87,5%).
- У скоро 90% случајева возачи мотоцикла су непосредно пре незгоде возили брже у односу на возача другог возила.
- У незгодама које укључују више возила, возач другог возила је најчешће прекршио право првенства пролаза возачу мотоцикла.
- Приближно једна-четвртина незгода су биле незгоде једног возила (мотоцикл/мопед), где је мотоцикл ударио у неки фиксни објект у околини.
- Чест појавни облик незгода је скретање другог возила улево у тренутку када мотоцикл наставља праволинијско кретање из супротног смера.
- Раскрснице су најчешће место незгода, када друга возила крше право првенства пролаза мотоциклиста, а често и друге саобраћајне прописе.
- Видљивост мотоцикла или другог возила укљученог у незгоду, била је смањена бљеском, маглом или другим возилом у готово половини свих незгода које укључују више од једног возила.
- Мотоциклисти у доби од 16 до 24 године су значајно заступљенији у незгодама од осталих старосних категорија.
- У већини случајева (96%) учесници у незгодама су мушкарци, а жене возачи су све значајније заступљена подгрупа у подацима о незгодама.
- Мотоциклисти који су већ учествовали у незгодама су најчешће заступљени и у новим незгодама.
- Мотоциклисти укључени у незгоде су често без додатне стручне обуке.
- Мотоциклисти су у незгодама имали значајне проблеме у избегавању судара, када је реч о изненадним и опасним ситуацијама, што је делом последица недостатка додатне обуке.
- Најозбиљније повреде са смртоносним последицама су биле при повредама главе и грудног коша.
- Мотоциклисти и сувозачи који су носили кациге, доживели су знатно лакше повреде главе и врата у односу на оне који нису носили кациге.

9.4. ЖЕЉЕНО СТАЊЕ

Циљеви у погледу смањења страдања мотоциклиста, су да се до 2020.године :

- Смањи број погинулих мотоциклиста за 50% у односу на 2011.
- Смањи број тешко повређених мотоциклиста за 30% у односу на 2011.
- Смањи број тешко повређених мотоциклиста са трајним инвалидитетом, проузрокованим учешћем у незгоди, за 40% у односу на 2015. годину.
- Повећа употреба одговарајућих заштитних кацага од стране двоточкаша на 99%.
- Најмање 25% возача mopеда и мотоциклиста обухвати напредним стручним усавршавањем (обукама) за безбедно управљање мотоциклом/mопедом.



Слика 9.4. Пролазни циљеви, по годинама и коначни циљ у 2020-тој употребе заштитних кацага



Слика 9.5. Пролазни циљеви, по годинама и коначни циљ у 2020-тој број СНПОГ mopедиста (лево) и мотоциклисти (десно)





9.5. КЉУЧНЕ ОБЛАСТИ РАДА

Предлог кључних области:

- Јавна политика промовисања предности овог вида превоза.
- Инфраструктура прилагођена безбедној употреби двоточкаша.
- Обука и едукација, како возача двоточкаша тако и других учесника у саобраћају.
- ИТС технологије итд.

ЕДУКАЦИЈА И ТРЕНИНГ

Вожња двоточкаша захтева одређен ниво вештине, знања, свесног понашања и исправних ставова. У циљу стварања безбеднијих возача двоточкаша потребно је радити на њиховој едукацији и обуци, односно пружити им додатна теоријска и практична знања од стране стручњака у овој области. Неопходно је дефинисати кључне факторе ризика који се односе на нове возаче и возаче који поседују одговарајућу категорију, како би били оспособљени за безбедно управљање мотоциклом или мопедом.

Потребно је засебну обуку дефинисати за возаче мопеда, у односу на мотоциклисте.

Посебну пажњу треба посветити и едукацији осталих возача о повећаним ризицима учешћа и страдања возача двоточкаша у незгоди, о специфичностима ове категорије учесника у саобраћају и о порасту броја двоточкаша тако да они сада не представљају "изненађење" већ "правило" и да их треба очекивати у саобраћају.

Наведено указује да град Београд треба да стимулише рад стручних организација које се баве додатном едукацијом и обуком када је реч о области безбедности саобраћаја двоточкаша.

КОНТРОЛА

Контрола од стране Саобраћајне полиције је један од веома важних фактора који доприносе безбедности двоточкаша у саобраћају, уколико се има у виду угроженост ове категорије учесника у саобраћају. На основу страних и домаћих искустава у овој области, посебну пажњу је потребно обратити на контролу:

- брзине,
- употребе одговарајућег типа заштитне кациге,
- алкохола и дроге,
- возачких дозвола,
- регистрације возила (технички преглед), осигурања и
- насилничке вожње итд.

Заштитна опрема у великој мери доприноси спречавању и смањењу повреда возача двоточкаша у незгодама. Промоција употребе одговарајуће заштитне опреме треба да буде један од примарних циљева на подручју града Београда. У основну заштитну опрему убраја се:

- заштитна кацига (законом обавезна),
- јакна са протекторима,
- панталоне са протекторима,
- заштитне рукавице,
- заштитна обућа итд.

Посебно је значајно издвојити одговарајућу заштитну кацигу, посебно full face кацигу. Ове кациге дизајниране су да спрече повреде главе и представљају најзначајнији део заштитне опреме. Само уколико се заштитна кацига користи на правилан начин (на глави, закопчана, хомологована, прави тип и др.) у знатној мери може допринети спречавању или смањењу повреда главе возача или путника. Међутим, много тога може бити урађено у побољшању тренутног стања у Београду, односно промовисању употребе full face заштитне кациге у остале заштитне опреме.

Имајући у виду наведено, потребно је образовати и едуковати возаче, пре свега о значају ношења одговарајуће заштитне кациге а затим и о правилном одабиру кациге. Такође треба тежити иновативним идејама као што су нпр. условљавање регистрације двоточкаша поседовањем одговарајуће заштитне кациге и др.

УОЧЉИВОСТ

Погрешна перцепција возача путничког возила је значајан проблем са којим се суочавају возачи двоточкаша. Обавеза коришћења светала у дневним условима у великој мери утиче на смањење овог проблема. Међутим, постоји још низ мера које треба предузети како би се уочљивост двоточкаша у саобраћају повећала, као што је употреба светлоодбојног прслука и остале високоуочљиве опреме.

Посебне мере које би требало примењивати су: повећање свести других возача о овом проблему (кроз теоријску обуку и кампање), обука возача других категорија возила на правилно и правовремено уочавање мотоциклиста као „угрожене“ категорије учесника у саобраћају, побољшање прегледности код свих возила, спровођење детаљних истраживања о ефекту коришћења светала у дневним условима.

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ (ITS)

У последње време развија се све већи број ITS система за потребе возача двоточкаша, и све је већи број студија које се баве унапређењем и прилагођавањем ових система двоточкашима. С тим у вези неопходно је да носиоци власти и стручне јавности у граду Београду промовишу и олакшају употребу ових система код мотоциклиста, као што је то случај у већини земаља које брину о безбедности саобраћаја двоточкаша, а неретки су примери да држава/град субвенционише нпр. куповину мотоцикла са АБС уређајем и сл.





ИНФРАСТРУКТУРА

Обликовање пута према потребама возача двоточкаша не захтева велике инвестиције. Прилагођавање пута, односно путне инфраструктуре треба усмерити пре свега на унапређење квалитета коловозног застора, санацију коловоза, а затим и на обележавање одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом и др.

Познато је да возачима двоточкаша, велики проблем представља неодговарајућа хоризонтална сигнализација која нема добро приањање, нарочито у влажним условима. Ово често доводи до губитка контроле над возилом и незгоде.

На подручју града Београда потребно је да управљач пута прилагоди путну инфраструктуру возачима двоточкашима, јер промене које захтевају двоточкаши немају утицаја на остале учеснике у саобраћају, а у великој мери могу допринети повећању и њихове безбедности.

Еластична ограда

Еластична ограда направљена је тако да штити возача и возило у случају незгоде. Међутим уколико ограда није прилагођена специфичним потребама мотоциклиста, може произвести додатне негативне последице по возача и возило, најчешће повреде ребара и унутрашњих органа мотоциклисте, због „подвлачења мотоциклисте“ испод ограде.

Како би се овај проблем решио, потребно је следити добре примере земаља (нпр: Холандија, Немачка, Велика Британија, Норвешка, Француска, Шпанија, Италија итд.) које користе наменске ограде које су безбедне за возаче двоточкаша, што треба да буде пракса и на подручју Београда, посебно на путевима и улицама где саобраћа значајан број возача мотоцикла и мопеда.

Остали елементи пута

Неки типови асфалта не пружају адекватно приањање у мокрим условима. Такви типови асфалта са ниским коефицијентом приањања морају бити замењени савременим, који пружају већи коефицијент приањања.

Аквапланинг је такође озбиљан проблем за возаче двоточкаша, па је потребно спровести добру дренажу пута и одвођење воде са коловоза.

На смањење безбедности возача двоточкаша утичу и небезбедни објекти поред пута, лоше постављена вертикална и светлосна сигнализација, лоше осветљење коловоза и друго. Да би се постигли одређени ефекти мора се деловати на све набројане елементе, па је неопходно спроводити континуирану ревизију пута, намењену мотоциклистима, према посебно утврђеној методологији.

На пример за хоризонталну сигнализацију треба користити пластичне абразивне ознаке и боје које у себи садрже грануле за повећање приањања, и то пре свега где су велике површине (пешачки прелази) итд., односно потребно је контролисати примену постојећих законских норми у овој области.

Неки делови пута су због повећаног броја незгода, означени као црне тачке, мада у већини случајева није познато да ли на њима страдају и возачи двоточкаша. Упозорења која се односе само на возаче двоточкаша и на повећану опасност ове категорије учесника у саобраћају су јако ретка и углавном се односе на друге учеснике у саобраћају. Унапређење постојеће методологије за идентификовање црних тачака, када је реч о возачима двоточкаша може дати веома добре ефекте у повећању њихове безбедности.

УПРАВЉАЊЕ И РЕГУЛИСАЊЕ

Саобраћајне траке пројектоване су тако да пруже висок комфор али са повећањем броја возила морају се прилагођавати максималном протоку возила, у циљу смањења времена путовања, смањења ризика од незгода и смањења емисије штетних гасова. Прилагођавање саобраћајне сигнализације потребама двоточкаша у складу је са стратегијом повећања мобилности.

Возачима двоточкаша потребно је дати предност, у односу на друге учеснике у саобраћају, кроз регулисање и управљање саобраћајем. Треба им омогућити коришћење жутих трака, намењених возилима јавног градског превоза путника. Двоточкашима са нула емисије штетних гасова треба дозволити улаз у централне зоне града где је иначе приступ возилима забрањен, обележити „дупле“ STOP линије и тако дати предност на раскрсницама возачима двоточкаша итд., у складу са препорукама Глобалне стратегије безбедности саобраћаја двоточкаша.

КАМПАЊЕ

Кампање у области безбедности саобраћаја мотоциклиста треба усмерити на решавање кључних околности настанка незгода код мотоциклиста, а посебно их усмерити на возаче путничких возила, као категорију која је најчешће у конфликту са мотоциклистима.

Због тога мере треба усмерити ка образовању и едукацији возача аутомобила. Возачи аутомобила треба да науче како да избегну незгоде са двоточкашима али и које су последице ових незгода. Све ово могуће је остварити и применом одговарајућих кампања и развоја свести код возача аутомобила. Кампања мора бити реализована тако да не произведе неки контра ефекат, већ да утиче на ону циљну групу којој је и намењена.





9.6. КОНКРЕТНЕ МЕРЕ, АКТИВНОСТИ и субјекти ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ МОТОЦИКЛИСТА

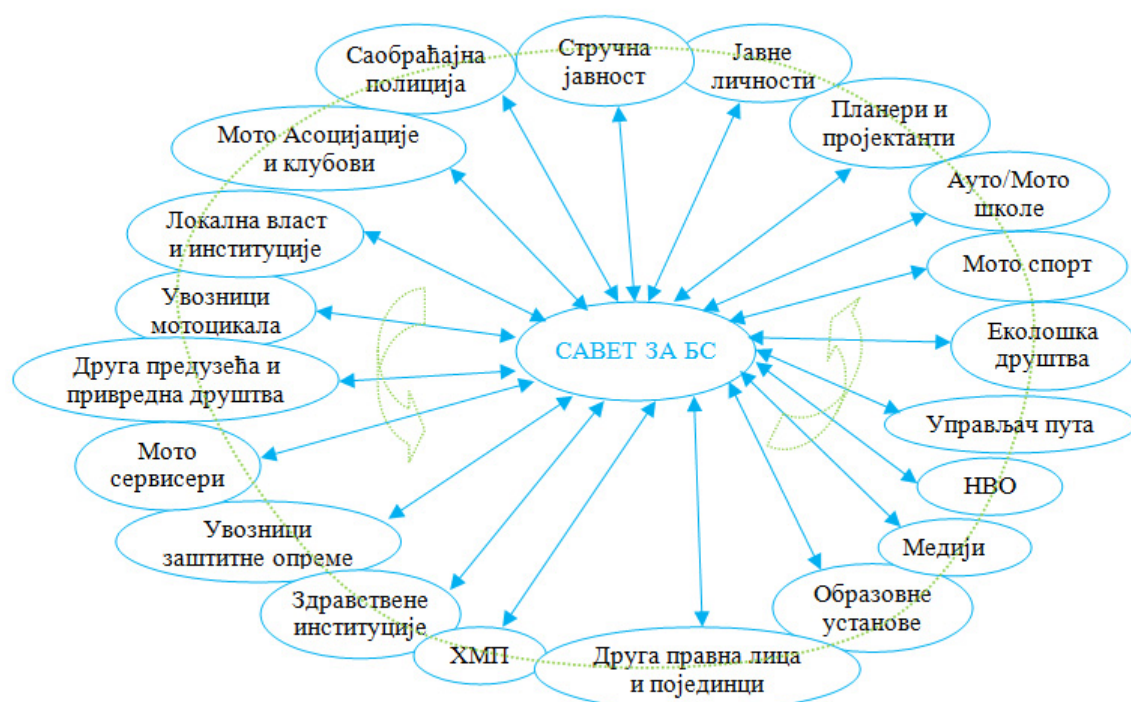
Предлог **КОНКРЕТНИХ АКТИВНОСТИ (МЕРА)** које се могу спроводити систематизован је у табели, где су садржане конкретне активности, носиоци активности и циљани датум остваривања активности.

Табела 9.4. План активности у складу са кључним областима

Област	Активност	Носилац	време
Безбедност и јавна политика промовисања предности вида превоза	Дефинисање релевантних индикатора безбедности саобраћаја мотоциклиста, израда/модификовање методологије мерења индикатора и успостављање редовних мерења, праћења, извештавања и коришћења резултата.	СзС	2017, 2018, 2019, 2020
	Спровођење кампања које се односе на кључна ризична понашања возача двоточкаша (фактори ризика: заштитна опреме, брзина, алкохол, уочљивост, избор стила мотоцикла, конфликти). Посебан акценат на спровођење кампања са циљем смањења ризика страдања возача спортских мотоцикла услед прекорачења брзине, у зависности од типа саобраћајнице.	МУП, СЗС, ГО	2017, 2018, 2019, 2020
	Спровођење кампање у циљу популаризације употребе двоточкаша као вида превоза.	СзС, ГО	2018, 2019, 2020
	Примена савремених метода контроле и санкционисања несавесних возача двоточкаша, посебно у делу који се односи на прекорачење брзине.	МУП, судство	2018, 2019, 2020
	Модификовање методологије за Студију "Дубинске анализе саобраћајних незгода са учешћем двоточкаша на подручју Београда"	СзС	2018, 2019, 2020
	Организовање најмање једног семинара и/или радионице посвећене безбедности саобраћаја двоточкаша (годишње), у организацији града Београда, стручњака у овој области и остали заинтересованих субјеката.	МУП, СЗС, НВО	2017, 2018, 2019, 2020
	Увођење повластица и промоција економских бенефита, корисника овог вида превоза (повластице за паркирање и др.).	СзС	2018, 2019, 2020
Инфраструктура прилагођена безбедној употреби двоточкаша	Обезбеђивање одговарајућих инфраструктурних капацитета (паркинг простор, одговарајућа хоризонтална и вертикална сигнализација и слично), од стране надлежних институција.	СЗС, ГО	2017, 2018, 2019, 2020
	Израда Пројекта за дефинисање најфреквентнијих мото рута на подручју Београда и прилагођавање саобраћајне инфраструктуре на рутама потреба мотоциклиста (motorcycle safety zone)	СзС	2019, 2020
	Идентификација и санација "црних тачака", односно места на којима страда повећан број возача двоточкаша.	СзС	2017, 2018, 2019, 2020

СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА МОТОЦИКЛИСТА У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

Област	Активност	Носилац	време
	Дозвољена употреба "жуте траке" за возаче двоточкаша (Модел: http://www.tfl.gov.uk/roadusers/redroutes/10151.aspx).	СЗС	2017
Едукација и обука, како возача двоточкаша тако и других учесника у саобраћају	Планирање и реализација годишњег тренинга безбедне вожње за возаче почетнике (нпр. Модел: Initial Rider Training Programme, Europe www.initialridertraining.eu), као и годишњег тренинга за возаче двоточкаша са искуством мањим од три године (нпр. Модел: Bike Safe, www.bikesafe.co.uk).	СЗС, МУП, Ауто школе	2018, 2019, 2020
	Програм промовисања допунске едукације и обуке. Размена знања о унутар мото група и вршњачка едукација.	СЗС, Ауто школе, НВО	2019, 2020
ИТС технологије	Праћење и извештавање о броју двоточкаша са ABS уређајем. Развој програма стимулисања употребе двоточкаша са ABS, ESP и сл.	СЗС, увозници	2019, 2020
	Развој програма стимулисања употребе "air bag" заштитне опреме за возаче двоточкаша.	СЗС, увозници опреме	2019, 2020
	Развој програма стимулисања употребе система за побољшање уочљивости возача и двоточкаша (нпр. Light mode helmet system и слично).	СЗС, увозници опреме	2019, 2020



Слика 9.6. Шема заинтересованих субјеката у области безбедности саобраћаја двоточкаша

С обзиром на број и структуру заинтересованих субјеката, неопходно је стално јачати сарадњу различитих заинтересованих субјеката и унапређивати усаглашавање мера и активности ових субјеката. На основу тога, треба успоставити и стално унапређивати кооперацију и координацију најважнијих субјекта – носиоца мера и активности, када су у питању двоточкаши (Слика бр. 9.6).





Од свих субјеката се очекује да доследно врше своје основне делатности и тако доприносе јачању система безбедности саобраћаја двоточкаша. Са друге стране, требало би уводити нове мере и активности, односно уводити нове процедуре безбедности саобраћаја.

9.7. ПРИЛОГ 1. - ПРЕДНОСТИ И МАНЕ ВИДА ПРЕВОЗА

Како би раст броја мотоцикала на подручју Београда пратило и смањење броја страдалих мотоциклиста, посебно је важно да градске власти препознају све предности мотоцикла као вида превоза, што је значајно за остваривање циљева стратегије града Београда 2015-2020.

Када је реч о предностима вида превоза, АСЕМ (2015) наводи чињенице које указују на значај двоточкаша на европском нивоу и то да (Јевтић, 2015):

- Двоточкаши представљају значајан елемент будућег развоја у оквиру транспортних система многих земаља Европе.
- Број продатих двоточкаша у 2011. години у ЕУ, је прешао 1.7 милиона.
- Ова грана индустрије тренутно бележи најбржи технолошко-економски развој у Европи, а њена вредност је око 150 милијарди евра.
- Мото индустрија у Европи запошљава преко 150 хиљада радника.
- БС2Т представља приоритет будућег развоја.
- Мото спорт и мото туризам су нове гране туризма са изразитим растом.

Elvik (2012) наводи да двоточкаши представљају најчешће индивидуални вид превоза, а карактеришу га мобилност, економичност, флексибилност и осећај слободе. То овај вид превоза чини подобним за решавање проблема саобраћајних гужви у градовима, паркинг простора, социјалних проблема итд. Посебан значај представља уштеда ресурса, као што је гориво и очување животне средине.

Будући европски економски сценарио одрживог развоја, предвиђа да ће се удео двоточкаша у оквиру транспортног система удвостручити до 2030. године (FEMA, 2005). Циљ је што квалитетнија и бржа интеграција ових учесника у транспортне системе земаља. То подразумева заузимање позитивних ставова у односу на предности овог вида превоза на свим нивоима власти, али и много већу одговорност, када су у питању изазови, односно смањење ризика страдања.

СМАЊИВАЊЕ СТРАДАЊА МОТОЦИКЛИСТА У ПЕРИОДУ ОД 2017-2020. ГОДИНЕ

Табела 9.5. Предности двоточкаша као вида превоза (АСЕМ, 2006, 2008, 2012; FEMA 2005; WH, 2014; IMMA, 2014)

Предности вида превоза	
Мобилност	Значајно повећање мобилности и смањење саобраћајних гужви, имајући у виду експлоатационе карактеристике. Пословна и социјална мобилност. Уштеду у капацитету паркинг простора, брже проналажење паркинг места. Уштеда времена путовања 16-48%, за време саобраћајних гужви, у односу на путничко возило. Заузима мање расположивог простора, на јавним саобраћајним површинама и ван њих.
Екологија	Смањење негативних утицаја на животну средину. Смањење утицаја штетне емисије CO ₂ и буке у градовима, у односу на путничко возило. Брз технолошки развој у области "електро двоточкаша" високе аутономије - "нула загађења".
Економија	Економичност путовања у односу на путничко возило, уштеда у потрошњи горива 55-81%. Економска исплативост транспортног средства (тржишна цена неких 2Т мања од 500 евра), Проузрокује знатно мања оштећења путне инфраструктуре.
Социјализација	Важност у делу социјализације у зависности од мотива (рекреација, посао, спорт, туризам). Добротворни и друштвено користан рад (честе активности мото клубова итд.). Јавно здравље итд.

Haworth (2012) указује да су предности употребе двоточкаши у урбаној средини вишеструке, а кључне се односе на факторе: мобилности, екологије, економије и социјализације (Табела бр. 9.5).

9.8. ПРИЛОГ 2. - ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА У ВЕЗИ САОБРАЋАЈА МОПЕДА, МОТОЦИКАЛА, ТРИЦИКАЛА И ЧЕТВОРОЦИКАЛА У СРБИЈИ

Учешће мопеда, мотоцикала, трицикала и четвороцикала у саобраћају, у Србији регулисано је ЗБС-ом, и то у IV поглављу (Правила саобраћаја), део 20. (Посебне одредбе о саобраћају бицикала, мопеда, трицикала, четвороцикала и мотоцикала).

ЗБС не препознаје термин двоточкаш, као ни поједине већ наведене специфичне термине (стант, провлачење итд.), а овај недостатак свакако би требало отклонити у следећим изменама и допуна ЗБС.

Погрешним нормирањем, или пропуштањем да се нормирају поједини услови учешћа двоточкаша у саобраћају законодавац је директно нанео штету овој категорији учесника у саобраћају, а потом и друштву које равномерно сноси негативне последице саобраћајних незгода.

Када је реч о брзини, као значајном фактору страдања двоточкаша, посебно код возача спортских мотоцикала, ЗБС не препознаје термин "управљање на једном точку" (стант). Овај начин управљања двоточкашем тренутно је могуће уврстити у члан 90. (управљање и стабилност), где би требало експлицитно навести ову радњу. Међутим, имајући у виду да је ово високоризично понашање, може се окарактерисати и као насилничка вожња (члан 41.). Непостојање конкретних казних мера за овакву вожњу ствара простор да се оваква вожња промовише и остане некажњена.





Друга врста проблема, која може непосредно да утиче на повећан број прекршаја, посебно када је реч о прекорачењу брзине, је неупотреба регистарске таблице на двоточкшу. Истраживања у Србији су показала да је употреба регистарске таблице значајан индикатор безбедности саобраћаја мотоциклиста и у вези је са прихватањем екстремних прекорачења брзине. Свесним "скривањем" регистарске таблице (постављањем на неодговарајући начин и место, најчешће на делу изнад задњег пнеуматика двоточкаша), онемогућава се квалитетно евидентирања прекршаја. Овај прекршај је потцењен (казна износи свега 3.000 динара), што возачима оставља значајан простор за чињење прекршаја.

Такође би требало преиспитати и вредност запрећене казне за неношење одговарајуће кациге на прописан начин (тренутно је запрећена казна од 5.000 динара). Да би ова казна подстицајно деловала, требало би да се вредност запрећене казне усагласи са ценом кациге ("једна казна једна хомологована кацига").

Преко 50% незгода се догоди због слабе уочљивости возача двоточкаша, најчешће у ноћним условима (АСЕМ, 2003), а посебно су угрожени возачи mopеда (Kwan and Mapstone, 2009). Узимајући у обзир брзине, габарите и техничко-експлоатационе карактеристике mopеда, увођење обавезе ношења светлоодбојног прслука, у условима смањене видљивости, за ове возаче/путнике, значајно би допринело смањењу незгода овог типа.

